

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (T) Julio Cesar Santos do Amaral

COMO CONCILIAR A DUALIDADE DA MISSÃO DA MB NAS RESPONSABILIDADES  
DA AUTORIDADE MARÍTIMA (*SAFETY*) E DE DEFESA DA PÁTRIA?  
UMA PERSPECTIVA DE INTEGRAÇÃO.

Rio de Janeiro

2021

CC (T) Julio Cesar Santos do Amaral

COMO CONCILIAR A DUALIDADE DA MISSÃO DA MB NAS RESPONSABILIDADES  
DA AUTORIDADE MARÍTIMA (*SAFETY*) E DE DEFESA DA PÁTRIA?  
UMA PERSPECTIVA DE INTEGRAÇÃO.

Monografia apresentada à Escola de Guerra  
Naval, como requisito parcial para a  
conclusão do Curso Superior.

Orientador(a): CMG(RM1) Otacílio  
Bandeira Peçanha

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2021

## **AGRADECIMENTOS**

Em primeiro lugar, agradeço a Deus, por ter me concedido saúde, força e resiliência para concluir esse Curso Superior, tão almejado por mim.

À minha querida mãe (in memoriam), pelos ensinamentos, exemplos de força e superação, e, acima de tudo, pelo seu amor incondicional.

À minha esposa Aline, pelo seu amor, compreensão, por estar ao meu lado, e por ser, mais uma vez, minha maior incentivadora.

Aos professores, instrutores do C-SUP 2021, pelas orientações, ensinamentos, paciência e apoio nas diversas atividades do curso.

A todos os meus amigos do C-SUP 2021, que de alguma forma, contribuíram e me apoiaram nos momentos mais difíceis dessa jornada.

## RESUMO

A Amazônia Azul, é um termo utilizado para identificar os espaços marítimos e as vias navegáveis interiores do Brasil. Possui características, dimensões e potencialidades energéticas, econômicas e de biodiversidade únicas. A maior parte das reservas de petróleo e gás natural do país estão no mar e quase a totalidade do comércio internacional brasileiro é realizado utilizando-se vias marítimas e fluviais. Devido à grande importância estratégica desses espaços marítimos e fluviais, qualquer interrupção do fluxo de comércio e de atividades econômicas desenvolvidas nesses espaços, seja por meio de ato hostil externo ou por meio de novas ameaças, como a pirataria, a pesca ilegal, o terrorismo, os crimes ambientais, entre outros, provocarão prejuízos ao país. À Marinha do Brasil cabe estar preparada para o grande desafio de prover a proteção e a segurança da navegação e proporcionar a soberania nesses espaços marítimos e fluviais, e, ainda, exercer as responsabilidades de Defesa da Pátria e àquelas relacionadas as atribuições subsidiárias de Autoridade Marítima. O Poder Naval brasileiro desenvolve formas de integração com alguns elementos do Poder Marítimo, com as demais Forças Armadas do país, órgãos e agências, dentre eles, o Departamento de Polícia Federal e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis, e outros com alguma responsabilidade em águas jurisdicionais brasileiras, para cumprir essas missões. O propósito desta pesquisa, portanto, fundamentada em metodologia, com ênfase em pesquisa bibliográfica e documental, é identificar e analisar algumas dessas formas de integração já desenvolvidas pela Marinha do Brasil, e quais delas poderão ser ampliadas de modo a contribuir para o cumprimento e a conciliação da missão dual do Poder Naval. Destaque-se, nesta pesquisa, a integração na utilização e desenvolvimento de sistemas de controle e monitoramento marítimo, a integração operacional por meio de operações conjuntas e operações interagências, a integração com a indústria e a infraestrutura naval, com instituições de ensino, ciência, tecnologia relacionadas a assuntos marítimos no desenvolvimento de projetos, bem como a integração para desenvolver a mentalidade marítima.

**Palavras-Chave:** Amazônia Azul. Espaços Marítimos e Fluviais. Defesa da Pátria. Autoridade Marítima. Poder Marítimo. Poder Naval. Missão Dual. Integração. Operações Conjuntas. Operações Interagências. Mentalidade Marítima.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AIS -	<i>Automatic Identification System</i>
AJB -	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANP -	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
ANTAQ -	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANVISA -	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
ASV -	<i>Autonomous Surface Vehicle</i>
AUV -	<i>Autonomous Underwater Vehicle</i>
CAM -	Controle da Área Marítima
CASNAV -	Centro de Análises de Sistemas Navais
CCCAM -	Centros de Coordenação e Controle da Autoridade Marítima
CCNA -	Centros de Comando Naval de Área
CDA -	Capitanias, Delegacias e Agências
CIAW -	Centro de Instrução Almirante Wandenkolk
CISMAR -	Centro Integrado de Segurança Marítima
CLSM -	Centros Locais de Segurança Marítima
CLSF -	Centros Locais de Segurança Fluvial
CNUDM -	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
ComDN -	Comandos dos Distritos Navais
ComemCH -	Comando-em-Chefe da Esquadra
ComOpNav -	Comando de Operações Navais
CRSM -	Centros Regionais de Segurança Marítima
CRSF -	Centros Regionais de Segurança Fluvial
CSM -	Consciência Situacional Marítima
CTMRJ -	Centro Tecnológico da Marinha no Rio de Janeiro
DGN -	Diretoria-Geral de Navegação
DPC -	Diretoria de Portos e Costa
DHN -	Diretoria de Hidrografia e Navegação
DMN -	Doutrina Militar Naval
DPF -	Departamento de Polícia Federal
DPRF -	Departamento de Polícia Rodoviária Federal
ECDIS -	<i>Electronic Chart Display and Information System</i>
EFOMM -	Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante
EN -	Escola Naval

END -	Estratégia Nacional de Defesa
EUA -	Estados Unidos da América
FA -	Forças Armadas
FIEB -	Federação das Indústrias do Estado da Bahia
IBAMA -	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis
ICMBio -	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IEAPM -	Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira
IPqM -	Instituto de Pesquisas da Marinha
LCM -	Linhas de Comunicação Marítimas
LESTA -	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
LRIT -	Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância
MCA -	Agência Marítima e de Guarda Costeira
MDA -	<i>Maritime Domain Awareness</i>
MB -	Marinha do Brasil
MT -	Mar Territorial
NCAGS -	<i>Naval Cooperation and Guidance for Shipping</i>
OM -	Organizações Militares
PATNAV -	Patrulha Naval
PC -	Plataforma Continental
PCT -	Programa de Obtenção das Fragatas Classe Tamandaré
PEM -	Plano Estratégico da Marinha
PN -	Política Naval
PND -	Política Nacional de Defesa
PREPS -	Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite
<i>ROYAL NAVY</i> -	Marinha Real Britânica
SAR -	<i>Search and Rescue</i>
SENAI-CIMATEC -	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial-Campus Integrado de Manufatura e Tecnologia
SEOPI/MJ -	Secretaria de Operações Integradas do Ministério da Justiça e Segurança Pública
SIMMAP -	Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às atividades do Petróleo
SIMPASS-MP -	Simulador de Passadiço <i>Multiplayer</i>
SISTRAM -	Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo
SisGAAz -	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul

SOLAS -	Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar
SRF	Secretaria da Receita Federal
SSTA -	Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário
T-RMN -	Trans-Regional <i>Maritime Network</i>
TPBN -	Tarefas básicas do Poder Naval
ZC -	Zona Contígua
ZEE -	Zona Econômica Exclusiva
UFF -	Universidade Federal Fluminense
US <i>Coast Guard</i> -	Guarda Costeira dos Estados Unidos
USN -	<i>United States Navy</i>
<i>US Marine Corps</i> -	Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos
<i>US Navy</i> -	Marinha dos Estados Unidos
VHF -	<i>Video Home System</i>

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	Espaços Marítimos Brasileiros de acordo com a CNUDM	43
Figura 2 -	Organograma do Comando da Marinha	43
Figura 3 -	Área de Jurisdição dos Comandos dos Distritos Navais e de Responsabilidade de Busca e Salvamento (SAR)	44
Figura 4 -	Modelo de Grove adaptado ao Poder Naval Brasileiro	44
Figura 5 -	Diagrama da Estrutura de comando, controle e coordenação de Segurança Marítima	45
Figura 6 -	Mapa sensitivo das Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências, OM do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário	46
Figura 7 -	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul	47



## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>ESPAÇOS MARÍTIMOS, PODER MARÍTIMO E PODER NAVAL .....</b>	<b>11</b>
2.1	A Amazônia Azul e as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) .....	11
2.2	Poder Marítimo e Poder Naval .....	12
2.3	A Missão Dual da Marinha do Brasil .....	17
<b>3</b>	<b>O PODER NAVAL BRASILEIRO .....</b>	<b>18</b>
3.1	Estrutura do Poder Naval Brasileiro .....	20
3.2	As Tarefas Básicas do Poder Naval e as Situações de Emprego .....	21
<b>4</b>	<b>COMO CONCILIAR A MISSÃO DUAL DA MB .....</b>	<b>25</b>
4.1	A Integração de Sistemas de Controle e Monitoramento Marítimo .....	28
4.2	A Integração Operacional .....	30
4.3	A Integração com o Poder Marítimo .....	32
4.4	A Mentalidade Marítima e a Integração .....	34
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>36</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>39</b>
	<b>ANEXOS .....</b>	<b>43</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A Amazônia Azul possui características únicas, traduzidas em dimensões e potencialidades energéticas, econômicas e sociais. O Brasil possui um mar territorial que engloba cerca de 158.000 Km<sup>2</sup> e 60.000 Km de hidrovias navegáveis. Aproximadamente 96% de nossas exportações e 89% das importações são realizados por via marítima, e a maior parte das reservas de petróleo e gás natural estão no mar. Os espaços marítimos brasileiros, portanto, revestem-se de grande importância estratégica para o País e toda região do atlântico sul. As responsabilidades do Estado brasileiro, na mesma proporção de potencialidades, dimensões e interesses, são, sobremaneira, de proteger e preservar esse enorme patrimônio.

A Marinha do Brasil assume, pois, entre as atribuições legais, a missão principal de Defesa da Pátria e dentre as subsidiárias, a segurança da navegação; a salvaguarda da vida humana, no mar e nas vias navegáveis interiores; e a prevenção da poluição hídrica causada por embarcações, para tanto, fica designada como “Autoridade Marítima”. Atualmente, diante do surgimento e do aumento de ocorrências de novas ameaças, como a pirataria, a pesca ilegal, o terrorismo, o controle de pandemias e as questões ambientais, impõem, ainda mais, ao Poder Naval brasileiro, manter-se preparado para responder a múltiplas demandas e desafios a ele atribuído, a fim de que possa cumprir com êxito a dupla missão.

Destaque-se, a propósito, que os argumentos apresentados neste trabalho buscam identificar e analisar as principais formas de integrações já desenvolvidas pela Marinha do Brasil, e responder ao seguinte questionamento: quais as principais formas de integrações já desenvolvidas pelo Poder Naval brasileiro e quais delas poderão ser ampliadas a fim de que contribuam para conciliar o cumprimento da sua missão dual de “Defesa da Pátria” e as atribuições de “Autoridade Marítima”? Empreendeu-se, pois, a fim de consubstanciar respostas fundamentadas, análise de algumas formas de integrações que a Marinha do Brasil desenvolve com alguns elementos do Poder Marítimo, com as demais Forças Armadas (FA), com órgãos e agências, dentre eles, a Polícia Federal e o IBAMA, e outros que possuem alguma responsabilidade sobre o mar e vias navegáveis interiores, com o objetivo fundamental de entender, quais dessas formas de integração poderão ser ampliadas e, dessa maneira, contribuir para conciliar as atividades desenvolvidas em proveito da defesa da pátria e de atribuições de autoridade marítima.

A pesquisa científica está fundamentada em busca documental e bibliográfica e está estruturada em cinco capítulos. O primeiro capítulo perfaz-se nesta introdução, na qual se

define a pertinência e a relevância do estudo, com a devida identificação do problema, objetivos e argumentos consultados, além da metodologia à altura da produção de respostas demandadas à questão-problema que justifica este estudo.

O segundo capítulo, por sua vez, apresenta as principais definições relacionadas ao tema, entre elas os espaços marítimos brasileiros, a Amazônia Azul e as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). Descreve-se, ainda, em nome da contextualização, as definições de Poder Marítimo e Poder Naval, sob a perspectiva de alguns dos principais autores, e aquelas adotadas pela Marinha do Brasil (MB). Expõem-se, a seguir, obrigações e premissas legais que definem as missões da Força naval, bem como concepções e objetivos previstos em documentos políticos e estratégicos.

Prioriza-se, no terceiro capítulo, a abordagem do Poder Naval brasileiro, da estrutura organizacional, de recursos e meios que compõem a força naval, além de tarefas básicas, formas e situações de emprego desenvolvidas pela MB para cumprir a missão dual.

O quarto capítulo discorre sobre os argumentos capazes de responder quais foram as principais formas de integração já desenvolvidas pelo Poder Naval brasileiro e quais delas poderão ser ampliadas a fim de que, efetivamente, possam contribuir no cumprimento da missão dual. Realizou-se, para melhor entendimento da magnitude do desafio posto ao Poder Naval para cumprir suas missões, uma breve comparação com a distribuição de responsabilidades das atribuições de Defesa da Pátria e Autoridade marítima utilizadas por países com características marítimas semelhantes ao Brasil, além de abordagem acerca de aspectos relacionados a novas ameaças.

Analisa-se também algumas formas de integrações desenvolvidas pelo Poder Naval com alguns elementos do Poder Marítimo, com as demais FA, órgãos e agências, bem como quais dessas formas de integrações poderão ser ampliadas para contribuir com a conciliação das missões da MB. Destaque-se, entre elas, a integração na utilização e desenvolvimento de sistemas de controle e monitoramento marítimo, a integração operacional por meio de operações conjuntas e operações interagências, a integração com a indústria e infraestrutura naval, e com instituições de ensino, ciência, tecnologia relacionadas a assuntos marítimos no desenvolvimento de projetos, bem como a integração para desenvolver a mentalidade marítima.

No quinto capítulo, finalmente, relatam-se as conclusões da análise de formas de integrações e quais as possibilidades de ampliar e conciliar sua missão dual, bem como sugestões para estudos futuros.

## 2 ESPAÇOS MARÍTIMOS, PODER MARÍTIMO E PODER NAVAL

Ao longo dos últimos séculos a importância do mar para a manutenção das relações e o desenvolvimento das nações tornou-se cada vez mais relevante. O conhecimento e o domínio desses espaços, portanto, passaram a refletir diretamente na amplitude de Poder de uma nação sobre outras.

Este capítulo analisará, então, aspectos relacionados a conceitos de espaços aquaviários brasileiros, à Amazônia Azul e às Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), em consonância com as leis internacionais e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), bem como relevâncias econômicas e estratégicas para o País. Serão analisadas as teorias sobre Poder Marítimo e Poder Naval, sob a perspectiva de alguns dos principais autores e, ainda, de conceitos adotados pela Marinha do Brasil. Serão destacadas, ainda, fundamentadas por esses conceitos, as obrigações e premissas legais que definem a missão dual da Marinha do Brasil, quanto à Defesa da Pátria e a atribuições da Autoridade Marítima.

### 2.1 A Amazônia Azul e as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)

A denominação Amazônia Azul à área marítima respectiva deveu-se a uma analogia à Amazônia verde, notadamente por guardar proporções equivalentes em dimensões. A primeira é formada por aproximadamente 5,7 milhões de Km<sup>2</sup>, a segunda, por sua vez, por cerca de 5,2 milhões de Km<sup>2</sup>, além de quantidade similar em recursos naturais e em importância estratégica, fundamentalmente sob o prisma econômico, científico, ambiental e de soberania nacional. A dimensão compreende não somente a superfície do mar, como também as águas subjacentes ao leito do mar, solo e subsolo marinhos do oceano Atlântico, a partir da costa, com projeção até o limite exterior da Plataforma continental brasileira (BRASIL, 2017a).

O reconhecimento internacional como espaço marítimo tutelado pelo Estado brasileiro aconteceu nos anos 1990, com a implementação da Convenção das Nações Unidas Sobre Direito do Mar (CNUDM), que foi incorporada à legislação brasileira pelo decreto N° 1.530, de 22 de junho de 1995 (BRASIL, 1995).

A Amazônia Azul abrange toda a faixa de água que vai até 200 milhas náuticas contadas a partir da linha da costa a brasileira, podendo chegar em alguns pontos ao limite de 350mn. Os espaços marítimos que definem a Amazônia Azul, estão ilustrados pela Figura 1, Anexo A, e são os seguintes: o Mar Territorial (MT) , a partir da linha de base, que é a linha

de baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala, até 12 mn; a Zona Contígua ao mar territorial, que é o espaço compreendido entre 12 mn e 24 mn; a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), definido pelo espaço marítimo compreendido entre 12 mn e 200 mn; e a Plataforma Continental (PC) que engloba o espaço marítimo compreendido a partir do mar territorial até 200 mn, podendo chegar, mas não ultrapassar o limite de 350 mn (BRASIL, 1995; BRASIL 2017a).

Esses espaços, por sua vez, compreendem rotas para o comércio marítimo e uma série de importantes recursos vivos e não vivos, sobre os quais o Brasil possui direitos de soberania. No Mar territorial, o Brasil exerce soberania em conformidade com a CNUDM, como em seu território e em suas águas interiores, inclusive no espaço aéreo sobrejacente. Será permitido, portanto, em Zona Contígua ao Estado brasileiro, reprimir ou evitar, por meio de ações de fiscalizações, infrações a leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários (BRASIL, 1995).

Ao Brasil, em sua ZEE, é permitido, soberanamente, explorar, gerir recursos naturais, realizar investigações científicas, atividades econômicas, como a produção de energia e a proteção e preservação do meio ambiente, nas águas sobrejacentes ao leito do mar, no leito do mar e em seu subsolo. Na Plataforma Continental, independentemente de sua ocupação, real ou fictícia, ou de qualquer declaração expressa, é reservada a soberania para a exploração e aproveitamento de recursos não vivos no leito do mar e subsolo, bem como para espécies sedentárias no leito do mar ou subsolo (BRASIL, 1995)

As águas vinculadas ao domínio terrestre do Brasil, somadas às águas situadas entre a linha de costa e as linhas de base reta do mar territorial, tais como baías, rios, lagos e lagoas, são as águas interiores do Brasil e não estão submetidas ao regime estabelecido pela CNUDM. As águas interiores em conjunto com os demais espaços marítimos (MT, ZC, ZEE e PC), compreendem as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) (BRASIL, 1995; BRASIL, 2017a).

## 2.2 Poder Marítimo e Poder Naval

A expressão *Sea Power* foi criada pelo Contra-Almirante Alfred Thayer Mahan, que nasceu em 1840 e serviu à Marinha Estadunidense entre 1856 e 1896, faleceu em 1914. Sua principal obra *The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783*, foi publicada em 1890. Para Mahan *Sea Power* era utilizado tanto no sentido de Poder Marítimo como Poder Naval (FERREIRA, 2011).

O Poder Marítimo de um Estado, segundo Mahan (2020), portanto, será influenciado por seis elementos, sendo três deles referentes a aspectos físicos do território, relacionados à posição geográfica, à conformação física e à extensão do território. A existência de baías, enseadas e rios navegáveis que conectam o interior do país aos portos, se por um lado é vantajoso, pois proporcionará a concentração da Força Naval e facilitará o acesso ao mar; por outro lado, poderá ser usado como via de acesso por inimigos (MAHAN, 2020).

De acordo com Mahan (2020), os demais elementos do Poder Marítimo de um Estado estão vinculados à maritimidade da população e do governo de cada país. Esses recursos estão, sobremaneira, em função da população existente e àquela qualificada e dedicada às atividades marítimas no país, devidamente proporcional à dimensão da costa. Relaciona-se também ao caráter e à vocação nacional desse povo para geração de riqueza por meio do mar e do desenvolvimento de comércio marítimo. Outro fator que também influenciará o Poder Marítimo é a forma como o governo de determinado país negociará, em tempo de paz, com possibilidades de empreendimentos e com a indústria marítima. Em tempo de guerra, por sua vez, a proporção a ser mantida deverá ser mensurada com base na dimensão da Marinha de guerra em relação a proporções de comércio marítimo e de recursos marítimos desse país (MAHAN, 2020).

Sir Herbert Richmond viveu entre 1871 e 1946 e foi oficial da Marinha britânica. Em seu livro *Sea Power in the Modern World*, lançado em 1934, também abordou o Poder Marítimo dos Estados. Diferentemente de Mahan, que tratou mais de aspectos geopolíticos, Richmond ateu-se às questões estratégicas-militares (ALMEIDA, 2015).

Richmond distinguiu o Poder Marítimo dos Estados entre natural e artificial. A primeira definição se enquadra aos Estados dotados de elementos naturais que os beneficiem, como a proximidade do mar e rios, e que, dessa forma, proveem sustentos do mar, dependendo criticamente dele para que se desenvolvam. Já a segunda definição engloba os Estados com tendências imperialistas, que impõem interesses no mar sobre os outros Estados, principalmente pelo uso da força naval (JANICK, 2019).

O Poder Marítimo, segundo Richmond, era composto por três elementos, a saber: o comércio marítimo, as possessões e a força de batalha. Esses elementos eram interdependentes. Assim como a manutenção do comércio marítimo é um fator essencial para a economia e a sobrevivência de um Estado, a posse de bases ultramarinas seguras, são necessárias para que esse país seja reconhecido como potência marítima (JANICK, 2019).

Da mesma forma, para Richmond, o Poder Marítimo de um país se reflete na capacidade de sua Marinha exercer a força de batalha, por meio do emprego de meios navais capazes de obter e exercer o controle das linhas de comunicação no mar, em função de outros dois aspectos citados. Richmond considerava como única função da Marinha o emprego militar dos meios e as questões estratégicas decorrentes dessa função (JANICK, 2019).

Geoffrey Till é um historiador britânico especializado em assuntos navais. Nascido em 1945, publicou, em 2004, a primeira edição do livro *Seapower: a guide for the twenty-first century*, que, desde o lançamento, vem sendo atualizada até os dias atuais. Sua teoria diferencia-se das demais por analisar e definir o termo Poder Marítimo (*Seapower*) de um Estado, com base em entradas (*inputs*) que originam esse poder e por resultados (*outputs*) que serão capazes de produzir. Para Till, as entradas são a marinha, a guarda costeira, a indústria marítima – quando relevante – a contribuição das forças terrestres e aéreas. As saídas, no entanto, ele identifica como a capacidade de influenciar o comportamento de outras pessoas ou a atividade que se desenvolve no mar ou a partir dele, ou seja, a capacidade marítima de determinar acontecimentos tanto no mar como na terra (TILL, 2018).

Till (2018) define que o Poder Marítimo de um Estado está em constante transformação e muda de acordo com o desenvolvimento social, econômico, tecnológico e político. Elegeu como elementos que definem o Poder Marítimo de um país a maritimidade da população, a sociedade e o governo. Para ele, a dedicação de uma sociedade a assuntos e a atividades relacionadas ao mar será desenvolvida com base na prioridade das políticas de governo para os assuntos relacionados ao mar e à defesa (TILL, 2018).

Para Till (2018), a tecnologia dos meios navais, exige cada vez mais habilidades e conhecimentos, conseqüentemente, demanda mais tempo de preparo e dedicação de homens e mulheres que vão tripulá-los. Os esforços que a sociedade de um Estado empreenderá para a formação e manutenção de uma população marítima refletirá na maritimidade desse país (TILL, 2018).

Till (2018) defende, ainda, que a geografia marítima de um Estado é prevalente para reiterar o Poder Marítimo de um país, uma vez que a proximidade e a facilidade de acesso ao mar e a rios, além da disponibilidade de portos, clima favorável, fertilidade de solos e a riqueza do interior definem a maritimidade do país. Para o autor, no entanto, esse não é um conceito rígido e invariável. A geografia marítima poderá ser alterada por instrumentos legais e políticos, como a CNUDM, a construção de canais ou alianças estratégicas (TILL, 2018).

Segundo Till (2018), manter uma marinha tecnologicamente atualizada requer muitos recursos para construir e adquirir navios, materiais e tecnologia. A disponibilidade de recursos que um Estado destina para sua marinha, é, portanto, outro elemento determinante para viabilizar o Poder Marítimo (TILL, 2018).

Till (2018) ressalta, ainda, que associado a esse fator, pois, está a economia marítima, distinguida e formada pela indústria naval, a pesca, os portos, as linhas terrestres de comunicação, o seguro marítimo e demais infraestruturas relacionadas. Ressalte-se, precisamente a respeito do viés econômico, a importância do mar como meio de transporte e, por conseguinte, a importância das atividades desenvolvidas pela marinha mercante de um Estado. Manter o comércio mercante, então, dependente de navios com bandeiras estrangeiras pode ser estrategicamente perigoso e, assim, prejudicar o comércio desse país. Existe uma relação recíproca entre o Poder Naval e a Marinha Mercante, pois ao mesmo tempo que a Marinha Mercante sustenta o Poder Naval, este a protege (TILL, 2018).

De acordo com Till (2018), o Poder Marítimo poderá ser exercido com outros serviços do Poder Terrestre e Aéreo, conduzindo operações contra forças navais e como instrumento de negação do uso do mar por meio de Operações Conjuntas com as demais Forças Armadas (FFAA) do país e Operações de Coalizão, com as Forças de países aliados. A interoperabilidade para o autor, tanto com as demais FFAA do país, quanto com as Forças de outras nações, potencializam capacidades, traduzindo-se em vantagem para alcançar objetivos (TILL, 2018).

O Poder Marítimo poderá, ainda, ser exercido por meio do “*lawfare*” (poder da lei), quando o Estado faz uso do Direito Internacional, uma vez que este define quem possui o quê no mar e, dessa maneira disciplina o movimento e as operações das forças navais em águas internacionais. Nasce, assim, o conceito de poder marítimo por outros domínios, que, precisamente, se refere a essas possibilidades de os Estados exercerem o Poder Marítimo com o uso de legislações internacionalmente aceitas (TILL, 2018).

Para Till (2018), a tecnologia é um fator que exerce efeito singular no Poder Marítimo de um país em três áreas principais, a saber: as plataformas (navios, submarinos e aeronaves entre outros); sistemas, armas e sensores; e a obtenção de informação. Ele afirma ainda que a tecnologia poderá permitir às marinhas menores alcançarem soluções capazes de fazerem frente, com relativo poder de dissuasão, às marinhas relativamente maiores (TILL, 2018).



A Marinha do Brasil (MB), por meio da Doutrina Militar Naval (DMN), esclarece aos demais órgãos do sistema nacional de defesa a concepção de emprego da Força, especificidades e obrigações internas e externas, além de contemplar os conceitos de Poder Marítimo e Naval. Este como um dos elementos da expressão militar e aquele mais abrangente, por conter diversos aspectos inerentes ao Poder Nacional<sup>1</sup>, até o próprio Poder Naval (BRASIL, 2017b).

O Poder Marítimo, assim, é resultante da integração de recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e preservar os objetivos nacionais. A DMN delimita os elementos do Poder Marítimo, quais sejam: o Poder Naval, como sua expressão militar; a Marinha Mercante (marítima e fluvial) e todas as facilidades e serviços; a infraestrutura naval instalada no país, seja de construção e reparo (estaleiros), seja de controle e apoio, incluindo portos, terminais e eclusas (BRASIL, 2017b).

Segundo a DMN, a indústria destinada a interesses marítimos é também um elemento do Poder Marítimo Nacional, seja ela bélica de aprestamento naval; bem como a indústria de pesca e todos os seus componentes (embarcações, terminais e indústria de processamento). Nesse amplo conceito de Poder Marítimo, portanto, estão incluídas as organizações e os meios voltados à pesquisa e ao desenvolvimento tecnológico, para uso do mar, águas interiores e demais recursos, bem como aquelas destinadas à exploração ou aproveitamento desses recursos, incluindo os existentes em leitos e subsolos. Contempla-se, também, como elementos fundamentais, todo o pessoal dedicado às atividades marítimas e fluviais e os respectivos estabelecimentos de capacitação (BRASIL, 2017b).

A DMN define que o Poder Naval é formado por meios navais, aeronavais e fuzileiros navais, além de infraestruturas de apoio e estruturas de comando e controle, logísticas e administrativas. Contempla, ainda, os elementos vinculados ao cumprimento da missão da Força, mesmo não sendo orgânicos da MB, mas que estejam vinculados, sob orientação, comando ou controle de autoridade naval, em proveito da missão. O Poder Naval deve ser capaz, então, de atuar no mar, nas águas interiores e em certas regiões terrestres limitadas de interesse às operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, visando contribuir para a conquista e manutenção de objetivos nacionais de defesa (BRASIL, 2017b).

<sup>1</sup> “Poder Nacional é a capacidade que tem a Nação para alcançar e manter os objetivos nacionais [...] Manifesta-se em cinco expressões: a política, a econômica, a psicossocial, a militar e a científico-tecnológica” (BRASIL, 2020a, p. 193).

### 2.3 A Missão Dual da Marinha do Brasil

O Poder Naval brasileiro desenvolve atividades de preparo e emprego de seus órgãos operativos e de apoio, em consonância, por um lado, com as atribuições de Defesa da Pátria, garantia dos direitos constitucionais, e, em certas situações e sob condições específicas, da lei e da ordem; para o cumprimento de atribuições subsidiárias previstas em Lei; e para o apoio à política externa (BRASIL, 1988; BRASIL, 2017b).

A MB deve estar aprestada, também, para prover, na condição de Autoridade Marítima, a segurança da navegação aquaviária, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção de poluição hídrica causada por embarcações. Deverá, para isso, implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, reprimindo delitos relacionados ao mar e águas interiores, orientar e controlar a marinha mercante e demais atividades correlatas, sempre de acordo com os interesses nacionais de defesa, e, ainda, colaborar na formulação e condução de políticas nacionais relacionadas ao mar (BRASIL, 1997; BRASIL, 1999).

O Brasil, em complemento aos princípios previstos na Constituição Federal, privilegiará a paz por meio da diplomacia, a fim de manter o Atlântico Sul como zona de paz e cooperação. Porém devido à instabilidade das relações e às novas ameaças internacionais, deve dedicar atenção contínua à defesa e priorizar a faixa de fronteira, a Amazônia e o Atlântico Sul (BRASIL, 2020d).

O Poder Naval, pois, deve dispor de meios capazes, estimular e envolver todos os segmentos da sociedade brasileira em assuntos relacionados à Defesa, além de cooperar com nações avançadas no campo tecnológico, a fim de desenvolver e aproveitar projetos nacionais de interesse do segmento de Defesa. A MB deverá manter também um Poder Naval com capacidade de detecção, identificação e neutralização de ações que possam representar alguma ameaça nas AJB, dentre outras, a pesca ilegal, os crimes ambientais, o tráfico de drogas e a pirataria (BRASIL, 2020f).

A Marinha do Brasil, fundamentada em obrigações e premissas legais, além de atender a concepções e objetivos da PND e END, define sua Política Naval, na qual é possível identificar as atribuições da dupla missão do Poder Naval, tais como:

A Defesa da Pátria inclui a preservação da integridade territorial e a necessidade crescente de proteção dos recursos nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB); das linhas de comunicação marítimas; e dos demais objetivos e interesses nacionais, no País e no exterior, nos termos da Constituição Federal e do Direito Internacional. [...] Assim, a Força deve estar preparada, tanto para atuar numa crise interestatal, como para fiscalizar e reprimir a atuação de grupos adversos praticando atividades ilegais nas AJB (BRASIL, 2019b, p. 26).

Alicerçado no conhecimento das dimensões e na importância estratégica das AJB, na teoria de alguns dos principais autores sobre o tema e nas atribuições definidas em instrumentos legais, foi possível identificar que o Estado brasileiro entende que para realizar a defesa, uso e a manutenção soberana desses espaços e alcançar os objetivos nacionais, é preciso efetivar o Poder Marítimo em toda a sua extensão, condição essa que inclui o Poder Naval. Observou-se ainda que a Marinha do Brasil, para fazer frente a esses desafios deverá desdobrar recursos e direcionar esforços para cumprir sua dupla missão de “Defesa da Pátria” e “Autoridade Marítima”.

### **3 O PODER NAVAL BRASILEIRO**

Mahan e Richmond entendiam o uso do mar com base na concepção de manter vantagem estratégica única do direito de passagem para o transporte marítimo. Já ao Poder Naval, no entanto, cabia a única função de garantir esse direito e, em contrapartida, negá-lo ao inimigo (MAHAN, 2020; ALMEIDA 2015).

Till (2018) ressalta, na sociedade atual permeada pelo conceito e por efeitos da globalização, a importância do mar para o comércio mundial, uma vez que esse comércio está fundamentado no livre fluxo do transporte marítimo, e “qualquer coisa que perturbe significativamente o comércio marítimo é, portanto, suscetível de perturbar o sistema como um todo” (TILL, 2018, p. 37, tradução nossa)<sup>2</sup>. Agregado a esses conceitos estão as novas possibilidades que os Estados têm para fazer uso do mar, tais como: espaço para a diplomacia naval colaborativa, extração de recursos da superfície e do subsolo marinho, vivos (peixes e crustáceos) e não vivos (petróleo e gás) e turismo.

Fernandes (2012), destacou que a Marinha do Brasil e as demais FFAA podem ser utilizadas para alcançarem diversos objetivos nacionais, sem utilizar-se do recurso da guerra, atuando em conjunto com a diplomacia. Portanto, a ideia de as forças militares serem uma espécie de seguro que o país faz para a eventualidade de uma guerra é equivocada (FERNANDES, 2012).

O Estado brasileiro, dessa forma, contextualiza esses conceitos de aplicação dual do Poder Naval por meio de políticas e objetivos estratégicos contidos em sua PND e END. Esses documentos priorizam orientar o desafio de fazer o uso, preservar e proteger as AJB, diante da magnitude do litoral, do elevado potencial em recursos vivo e não vivos e da

<sup>2</sup> “Anything that significantly disrupts sea-based trade is therefore likely to disrupt the system as a whole.” (TILL, 2018, p. 37).

importância estratégica da Amazônia Azul. Com destaque para a localização das maiores reservas de petróleo e gás do país e para as linhas de comunicações marítimas que são utilizadas em prol do desenvolvimento do Brasil (BRASIL, 2020f).

Cabe ao país, então, na mesma proporção da disponibilidade de recursos tão valiosos, preparar o Poder Naval para proteger esse patrimônio, e buscar ampliar recursos por meio da integração com outros países, utilizando-se da diplomacia naval. A MB deverá adotar, para isso, postura estratégica por meio da dissuasão, e, sobremaneira, intensificar as formas de prover Segurança Marítima, utilizando-se para tanto da ampliação da cooperação com países lindeiros do Atlântico Sul por meio da diplomacia, principalmente com as suas Marinhas (BRASIL, 2020f).

O Comando da Marinha define em sua Política Naval (PN) objetivos a serem perseguidos pelo Poder Naval para realizar a missão de “Defesa da Pátria”, tais como, dissuadir forças hostis, fiscalizar e reprimir atividades ilegais na AJB, preservar a integridade territorial e de linhas de comunicações marítimas e prover a segurança marítima, e na condição de Autoridade Marítima, ser capaz de coordenar os atores envolvidos na implantação de um sistema integrado de monitoramento da AJB, por intermédio de sensoriamento remoto e dessa maneira fortalecer o Poder Marítimo nacional (BRASIL, 2019b).

O Plano Estratégico da Marinha (PEM), é o documento que busca atender a Política Naval, em médio e longo prazo, planejando um horizonte de tempo de vinte anos. Apresenta os elementos conceituais e doutrinários da MB e respectivas ações estratégicas. Esse documento define o Poder Naval, como o braço militar do Poder Marítimo, que deverá, portanto, exercer a defesa e proporcionar a proteção das linhas de comunicação marítimas e fluviais. E investido legalmente da Autoridade do Estado brasileiro no mar, orientar o preparo e o emprego do Poder Marítimo (BRASIL, 2020b).

O PEM esclarece as duas vertentes do Poder Naval ao exercer a segurança marítima. Em sua acepção de Proteção Marítima (*security*) com o emprego coercitivo do Poder Naval, em geral com a participação de outros órgãos governamentais, para combater ilícitos ou qualquer ameaça. Já no contexto da Segurança do tráfego aquaviário (*safety*), o Poder Naval cumpre atribuições de Autoridade Marítima. Realiza, para isso, operações de busca e salvamento e faz cumprir leis e normas, por meio de inspeções e vistorias, visando ao tráfego seguro e à prevenção contra poluição hídrica.

### 3.1 Estrutura do Poder Naval Brasileiro

O Poder Naval brasileiro, por sua vez, está estruturado por dois setores responsáveis pela Segurança Marítima. O primeiro setor responsável pela Proteção Marítima (*security*), é exercido pelo Comando de Operações Navais (ComOpNav), e Organizações Militares (OM) subordinadas, quais sejam: o Comando-em-Chefe da Esquadra (ComemCh); os Comandos dos Distritos Navais (ComDN); o Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra; o Centro Integrado de Segurança Marítima; e o Centro de Guerra Eletrônica da Marinha. O segundo setor responsável pela Segurança do Tráfego Aquaviário (*safety*) é composto pela Diretoria-Geral de Navegação (DGN) e Diretorias Especializadas subordinadas, a Diretoria de Portos e Costa (DPC) e a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) (BRASIL, 2020a), conforme Figura 2, Anexo B.

Ao ComOpNav compete as funções de planejamento, orientação, supervisão, coordenação e controle, e às suas OM subordinadas, principalmente por meio do ComemCh, onde está localizado o núcleo do Poder Naval e os principais meios da esquadra (navios, aeronaves e fuzileiros navais) e os Comandos dos Distritos Navais (ComDN), distribuídos por todas as regiões do país. São ao todo, nove Distritos, que desempenham as funções de aprestamento e emprego das Forças Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais em operações e ações de Guerra Naval para a Defesa da Pátria, atividades de Emprego Limitado da Força, bem como Operações Humanitárias, Ações Cívico-Sociais e Apoio à Política Externa (BRASIL, 2017b; BRASIL, 2020d).

Cabe ainda ao ComOpNav a coordenação e o controle da execução de atividades de assistência e salvamento de embarcação ou bem em perigo no mar, nos portos e em vias navegáveis interiores, além de promover, coordenar e controlar a execução de serviços de busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, portos e em vias navegáveis interiores (BRASIL, 2017b; BRASIL, 2020d).

A DGN tem como responsabilidades, por meio de suas Diretorias Especializada, DHN e DPC, e OM subordinadas, supervisionar as atividades de Segurança da Navegação, de modo a contribuir para o preparo e aplicação do Poder Naval e do Poder Marítimo, notadamente em atividades relacionadas à segurança do tráfego aquaviário, à salvaguarda da vida humana no mar, e à prevenção da poluição hídrica causada por embarcações (BRASIL, 2017b; BRASIL, 2020d).

A DHN e suas OM subordinadas, apoiam a aplicação do Poder Naval especificamente na execução de atividades inerentes à hidrografia, oceanografia,

meteorologia, sinalização náutica e aos projetos de pesquisas na AJB. Compete à DPC, contribuir para a formulação e execução de políticas nacionais sobre o mar, a orientação e o controle da Marinha Mercante, além de promover o preparo da Marinha Mercante Nacional por meio do Ensino Profissional Marítimo (EPM) (BRASIL, 2017b; BRASIL, 2020d).

As Diretorias Especializadas são responsáveis por elaborar Normas da Autoridade Marítima brasileira em conformidade com as convenções internacionais. Deverão, também, fiscalizar, em conjunto com o Setor Operativo, ComemCh e ComDN, o cumprimento de leis, normas nacionais e convenções internacionais aceitas pelo Estado Brasileiro, entre outras atribuições (BRASIL, 2017b; BRASIL, 2020d).

Ressalte-se, ademais, a importante contribuição advinda de organizações militares, distribuídas por todo o país, que compõem o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, subordinadas aos ComDN, tanto em atividades de EPM, fiscalização de leis e normas, execução de serviços de busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, em portos e em vias navegáveis interiores na AJB, de acordo com a Figura 3, Anexo C.

A estrutura do Poder Naval é composta, ainda, pelo Centro Integrado de Segurança Marítima, (CISMAR), subordinado diretamente ao Comando de Operações Navais, como órgão de assessoramento. O CISMAR, por sua vez, interage permanentemente e coordena diversas agências governamentais e integrantes do Poder Marítimo, nacionais e internacionais, por meio do uso e compartilhamento de informações produzidas por sistemas de controle que gerencia (BRASIL, 2020d).

As principais atribuições do CISMAR estão destinadas a contribuir para a segurança do tráfego marítimo de interesse do Brasil, atender a compromissos relativos ao Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM) e à Doutrina Naval *Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS) assumidos pelo país, além de desenvolver a Consciência Situacional Marítima (CSM) nas AJB (BRASIL, 2021a).

### 3.2 As Tarefas Básicas do Poder Naval e as situações de Emprego

A Política Nacional de Defesa destaca, em suas definições iniciais, que apesar de o Brasil pautar as relações internacionais com base em princípios constitucionais da não intervenção, da defesa da paz e da solução pacífica de conflitos, que deverão ser conservados pelos brasileiros. Porém o Poder Nacional deve estar atento, principalmente diante de novas ameaças, como o terrorismo, a pirataria, o tráfico de armas e drogas e até de seres humanos, as pandemias e os crimes ambientais, deve manter o poder militar preparado para alcançar os

objetivos nacionais (BRASIL, 2020f). O Poder Naval, tema desta pesquisa, como um dos elementos do Poder militar, deverá manter-se pronto, a fim de cumprir suas missões e alcançar os objetivos navais.

É importante distinguir os conceitos de missões, empregos e tarefas básicas do Poder Naval. A missão da Força, já definida no capítulo anterior, é um conceito mais amplo previsto na Constituição Federal, em Decretos e Leis Complementares e Ordinárias, além de estar amplamente definido em documentos nacionais de Defesa e estratégicos produzidas pela MB, e possui, basicamente, duas vertentes: contribuir para Defesa da Pátria e exercer as atribuições de Autoridade Marítima.

A DMN define as formas de emprego e as tarefas básicas que o Poder Naval precisará cumprir a fim de alcançar os objetivos determinados pela missão da Força. Quanto ao emprego, por sua vez, adota a abordagem tríplice derivada do triângulo de Eric Grove, conforme Figura 4, Anexo D, que são: o Emprego durante a Guerra Naval; em atividades de Emprego Limitado da Força; e em Atividades Benignas. Grove aperfeiçoou e consolidou diversas doutrinas navais baseadas em estudos de estrategistas navais como Mahan, Corbett e Booth. Grove, porém, acrescentou uma evolução em sua abordagem em relação a antecessores, ao considerar que as funções das Marinhas não devem ser entendidas de maneira independente, pois elas estão diretamente relacionadas umas com as outras, e poderão ser conduzidas simultaneamente ou em sequência (BRASIL, 2017b).

Antes de abordarmos os tipos de tarefas do Poder Naval, é importante entendermos as tríplice formas de aplicações. O conceito clássico de Guerra deriva do emprego da força e violência do Poder Militar de um Estado contra outro, com a intenção de impor sua vontade e alcançar objetivos, de forma declarada e em consonância com o Direito internacional dos Conflitos Armados. O emprego do Poder Naval durante a Guerra Naval, consiste em ações militares em espaços marítimos, em águas interiores, áreas terrestres e até espaços aéreos, para conquista e manutenção de objetivos nacionais de Defesa da Pátria (BRASIL, 2017b).

A aplicação do Poder Naval em Atividades de Emprego Limitado da Força, por definição, são aquelas ações empreendidas quando investida de Poder de Polícia, com previsão legal, de forma temporária, para impor a lei ou mando internacional, quando assumido pelo país diante de organização intergovernamental. São aplicadas em operações distintas ou acessórias à guerra naval, e podem ser desenvolvidas com forças singulares nacionais ou estrangeiras, organizações governamentais e não governamentais. São exemplos

de emprego limitado de força as operações de garantia da lei e da ordem, as ações contra delitos transfronteiriços e ambientais e as de patrulhas navais.

As Atividades Benignas são aquelas desenvolvidas sem a utilização de força ou violência, decorrentes da Constituição Federal, Leis complementares e Ordinárias. São exemplos de atividades benignas quando o Poder Naval é aplicado em apoio à Política Externa, à chamada Diplomacia Naval, exercido durante as Operações de Paz, Exercícios e jogos de guerra com marinhas estrangeiras e durante as Operações Humanitárias. Essas atividades também são executadas durante as Ações Cívico sociais e de Assistência Hospitalar; nas Operações de Socorro e durante a execução de Serviços de Busca e Salvamento na AJB. O Poder Naval quando exerce atribuições subsidiárias, na condição de Autoridade Marítima e fiscaliza o cumprimento na AJB da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) também desempenha atividade benigna (BRASIL, 1997).

O modelo de Grove, por sua vez, adotado pela DMN, está em conformidade com os objetivos definidos na missão dual da MB. A Figura 4, Anexo D, demonstra que a interseção das elipses significa que as operações, ações atividades e tarefas desenvolvidas pelo Poder Naval brasileiro podem ser executadas em função de um, dois ou de três entre as formas de aplicações descritas. A execução de uma Patrulha Naval, dessa forma, poderá ser aplicada em uma atividade de emprego limitado de força, em uma operação de Guerra Naval ou em uma atividade benigna, a depender de circunstâncias e do contexto em que serão cumpridas.

Os conceitos adotados hoje pela MB como Tarefas básicas do Poder Naval (TBPN) são, a saber: negar o uso do mar ao inimigo; controlar áreas marítimas; projetar poder sobre terra; e contribuir para a dissuasão, devidamente descritos na DMN, guardadas as adequações ao contexto estratégico do país, originaram-se das categorias de missões de emprego do Poder Naval criadas para *United States Navy (USN)*, com base nos estudos desenvolvidos pelo almirante Stansfield Turner, publicado no artigo intitulado *Missions of the U.S. Navy*, em 1974.

Turner buscava organizar o emprego das forças navais à feição dos efeitos que deveriam ser produzidos (*output*), facilitar a formulação de estratégias e táticas, bem como o melhor entendimento entre civis e militares que atuavam em atividades desenvolvidas pela marinha. O autor estabeleceu quatro missões para a marinha: Controle de Área Marítima, Projeção de Poder sobre Terra, Presença Naval e Deterrência Estratégica (TURNER, 1974; FERREIRA, 2011).



Em tempo de paz, a manutenção e a demonstração pelo Poder Naval do nível de capacidade para cumprir as tarefas de negar o uso do mar, controlar área marítima, projetar poder sobre terra, prover defesa e segurança das Linhas de Comunicações Marítimas, das plataformas petrolíferas, instalações navais e portuárias, arquipélagos e ilhas, contribuirá, sobremaneira, para cumprir o objetivo prioritário da segurança marítima e a dissuasão de qualquer força hostil na AJB (BRASIL, 2017b).

A tarefa Negação Uso do Mar, executada pelo Poder Naval quando em operações de Guerra Naval, visa impedir em uma situação de conflito, por um período e sem o uso da força, o inimigo de utilizar ou controlar uma determinada área marítima, para alcançar seus objetivos. As ações com emprego da força de submarinos, são exemplos clássicos dessa tarefa. O Controle da Área Marítima (CAM), outra tarefa a ser cumprida pelo Poder Naval em situações de guerra, busca garantir a utilização de uma área marítima limitada e de interesse, durante um tempo e almeja negar ou limitar o uso dessa área marítima pelo inimigo (BRASIL, 2017b).

O CAM não é uma tarefa com um fim em si e busca alcançar um objetivo maior, como exemplo, prover segurança de Linhas de Comunicações Marítimas, podendo ser complementar, em uma situação de conflito, a tarefa de negação do uso do mar. As operações a serem desenvolvidas para cumprir a tarefa de CAM, poderão ser operações com submarinos, operações de minagem, assalto anfíbio, e dependerão de três aspectos a serem analisados previamente: o espaço marítimo que se pretende controlar, o tempo que será necessário à manutenção desse controle, e a intensidade que se pretende impor ao inimigo durante as operações (BRASIL, 2017b).

A tarefa de controlar área marítima, poderá ser desenvolvida pelo Poder Naval em função de atribuições subsidiárias ou outras exclusivamente civis, como prover segurança à exploração e ao aproveitamento dos recursos marítimos e contribuir para garantia da preservação dos recursos naturais presentes na ZEE (BRASIL, 2017b).

A tarefa de Projetar Poder sobre Terra está relacionada às operações de ataque, anfíbio, esclarecimento, especiais, defesa de porto de informação e terrestres naval, que irão impor o Poder Naval sobre área de interesse, seja ela marítima ou terrestre. Esse poder se traduz na capacidade expedicionária do Poder Naval de utilizar fuzileiros navais e aeronaves, embarcados, em condições de cumprirem tarefas que contribuirão, entre outros fins, para reduzir o poder, destruindo ou neutralizando forças navais inimigas e conquistar área terrestre, continental ou insular (BRASIL, 2017b).

Há ainda uma tarefa básica do Poder Naval que vai ao encontro da estratégia de segurança marítima, desenvolvido por meio da não ação do Poder Naval, que busca desaconselhar inimigos potenciais a atentarem contra a segurança nacional, denominada Capacidade de Dissuasão. Ela é desenvolvida por meio da manutenção de uma Força Naval adestrada e estruturada com meios de superfície, submarino, anfíbio e aéreo, proporcionando alto grau de mobilidade e flexibilidade, e plena capacidade de monitorar e controlar a AJB (BRASIL, 2017b).

Constata-se, assim, que as orientações previstas na DMN sobre as tarefas básicas a serem cumpridas durante o emprego Poder Naval dependerá do tipo de operação que será desenvolvida em função dos objetivos a serem alcançados, porém os conceitos para áreas marítimas são análogos aqueles aplicados para as áreas fluviais. Observamos também que as tarefas básicas e as formas de emprego do Poder Naval contemplam o desenvolvimento de atividades tanto em proveito da missão de Defesa da Pátria, quanto em proveito das missões de Autoridade Marítima, e em alguns casos, integra os esforços em proveito de ambas.

#### **4 COMO CONCILIAR A MISSÃO DUAL DA MB**

Observou-se, nos capítulos anteriores, a importância para o Brasil, de manter a Marinha com estrutura de Comando e controle, meios e sistemas disponíveis e compatíveis, além de alto nível de adestramento, em consonância com a Doutrina Militar adequada, precisamente diante do desafio de proporcionar soberania e condições para utilizar, preservar e proteger recursos tão valiosos disponíveis na AJB.

É essencial, aqui, a abordagem de três aspectos que fornecerão outras referências para dimensionar os desafios postos diante da MB e, ainda, a relevância de conhecer todos os elementos que desenvolvem atividades relacionadas a assuntos marítimos e que, por isso, viabilizarão possibilidades de integrações.

O primeiro aspecto está relacionado a uma breve comparação com a distribuição de responsabilidades de atribuições de Defesa da Pátria e Autoridade Marítima utilizadas por países com características marítimas semelhantes ao Brasil. A Argentina, localizada no Atlântico Sul, com litoral expressivo e vias navegáveis consideráveis, divide essas responsabilidades entre duas instituições nacionais. As atribuições de Defesa da Pátria, relacionadas ao mar, são de responsabilidade da Armada Argentina e as atribuições de Autoridade Marítima são desenvolvidas pela Prefeitura Naval. Distribuição de

responsabilidades, equivalente, é adotada no Reino Unido, que para fazer frente as demandas geradas pelo imenso litoral que o circunda e à respectiva importância estratégica, as atribuições da Autoridade Marítima Britânica são de responsabilidade da Agência Marítima e de Guarda Costeira (MCA), e os assuntos relacionados à Defesa são de competência da Marinha Real Britânica (*Royal Navy*) (ANDRADE NETO, 2012).

Ao realizar essa comparação com os Estados Unidos da América (EUA), considerando as proporções e diferenças de contextos estratégicos em que cada país está inserido, percebe-se que as diferenças se ampliam. As atribuições relacionadas ao mar, nos Estados Unidos da América, equivalentes às atribuições de Defesa da Pátria e Autoridade Marítima, desenvolvidas pela Marinha do Brasil, são executadas, por pelo menos, três instituições diferentes. A Marinha dos Estados Unidos (*US Navy*) e o Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos (*US Marine Corps*) são basicamente responsáveis por assuntos relacionados à Defesa e a Guarda Costeira (*US Coast Guard*), entretanto, absorve as atribuições de Autoridade Marítima (UNITED STATES, 2020).

O segundo aspecto que permitirá entender a dimensão e a importância do desafio da MB está relacionado à identificação de algumas novas ameaças potenciais e àquelas que o Poder Naval já enfrenta. Algumas dessas ameaças, por suas complexidades, esfera de poder e locais onde ocorrem, geralmente em alto-mar, muitas vezes transmitem percepção de dimensão desconexa da realidade a autoridades dirigentes do país e à população de modo geral, e, assim, provocam defasagem em relação à relevância que deveria ser dispensada a assuntos marítimos da nação.

A Pirataria é um exemplo de atividade ilícita e ameaça que ocorre desde que o homem decidiu utilizar o mar como via de transporte de riquezas e para realizar transações comerciais. A pirataria, no Golfo da Guiné, que faz parte do entorno estratégico brasileiro, ocorre há algum tempo. Criminosos atuam naquela região marítima, com grande atividade *offshore*, e cometem esse tipo de ilícito, não somente com o sequestro de cargas e de pessoas, mas também contra as estruturas de exploração de petróleo em troca de resgates. Esse tipo de ilícito é uma ameaça potencial para AJB (BRASIL, 2020b).

A territorialização, é um exemplo de ameaça que ocorre atualmente, e pode ser observada de duas formas diferentes. A primeira, quando Estados buscam ampliar seus domínios e reivindicam espaços marítimos de outros Estados ou em águas internacionais, não obstante as determinações contidas e aceitas nas Convenções das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. A segunda forma de territorialização, que o Brasil é uma vítima potencial em

razão da quantidade expressiva de recursos disponíveis na AJB, é exercida quando Estados, sob o pretexto da agenda ambiental, reivindicam espaços marítimos, além de seus domínios, para criação de reservas de preservação. A real intenção, no entanto, é controlar esses espaços, com o objetivo de explorar, de forma direta ou indireta, os recursos econômicos ali presentes (BRASIL, 2020b).

Outra grave ameaça que o país vem sofrendo nas AJB e em seu entorno, e que por isso vem sendo reprimida pelo Poder Naval, é a pesca ilegal. Essa prática além de causar prejuízos financeiros, degenera a biodiversidade marinha, precisamente por serem praticadas de forma predatória, sem respeitar, portanto, os períodos de defeso e, ainda, por utilizar instrumentos não seletivos de peso e tamanho de captura (BRASIL, 2020b).

Os ambientes marítimos e fluviais brasileiros também podem estar suscetíveis a práticas de atividades terroristas, práticas essas muito difundidas por grupos extremistas religiosos e ideológicos, não vinculados a governos e por grupos criminosos, que buscam alcançar interesses diversos. Existe, então, a possibilidade de risco permanente a instalações *offshore* de exploração de óleo e gás, estruturas portuárias, canais de acessos a portos e embarcações mercantes. Deve-se, nesse contexto, considerar a possibilidade de derramamentos criminosos de substâncias tóxicas e poluentes no mar, em rios e em demais águas interiores, que poderão provocar prejuízos diretamente na indústria de turismo e de pesca, extremamente importantes para economia do País (BRASIL, 2020b).

Recentemente o Brasil sofreu com dois grandes problemas que refletem bem o cenário dessas novas ameaças relacionadas a questões ambientais e a pandemias. Em 2019, um derramamento criminoso de óleo bruto, de grandes proporções, atingiu boa parte da Amazônia Azul, principalmente o litoral nordeste do Brasil. Em 2020, a pandemia da COVID-19, que teve início na China, e está sendo responsável pela maior tragédia sanitária a atingir a humanidade, alastrou-se rapidamente pelo mundo, não somente pela característica de alta taxa de transmissão, mas também pela atual estrutura globalizada de comércio mundial, baseada no transporte marítimo. Essa realidade, por sua vez, transformou os portos, não só no Brasil, mas em todo o mundo, numa das principais portas de entrada para a acelerada proliferação da doença.

O terceiro aspecto está relacionado à importância de conhecer os elementos que desenvolvam atividades relacionadas aos assuntos marítimos e que irão viabilizar possibilidades de integração. Esse conhecimento está relacionado ao conceito de Consciência Situacional Marítima (CSM), que deriva do termo em inglês *Maritime Domain Awareness*

(MDA) que deve ser entendido como “a compreensão efetiva de qualquer atividade associada ao ambiente marítimo que pode impactar na segurança, proteção, economia ou meio ambiente”<sup>3</sup> (UNITED STATES, 2013, p.11, tradução nossa).

Os Estados Unidos da América (EUA) entendem que CSM indevida ameaça a segurança e a proteção nacional, e, por conseguintes a navegação e o fluxo do comércio, além do uso do mar e do espaço aéreo. Para eles a CSM compreende todos os aspectos e elementos relacionados ao mar e às vias navegáveis interiores, e a todas as atividades, infraestruturas, pessoas, embarcações e meios de transporte. Por isso, é importante conjugar esforços coordenados com instituições em atividades marítimas nas esferas Federal, Estadual e local, de setores público, privado, acadêmico e internacional, promovendo o compartilhamento interinstitucional de informações e aprimorando formas de integração com essas agências (UNITED STATES, 2013b).

A Marinha do Brasil, há algum tempo, contempla em documentos estratégicos e doutrinários o conceito de CSM. A MB, na prática, adota esse conceito por meio de ações integradas com elementos do Poder Marítimo, das demais FFAA e de órgãos e agências. Nas próximas seções serão analisadas algumas das principais formas de integração já desenvolvidas pela Marinha do Brasil para fazer frente a desafios impostos por responsabilidades legais, bem como quais delas podem ser ampliadas para melhor conciliar a missão dual.

#### 4.1 A Integração de Sistemas de Controle e Monitoramento Marítimo

De acordo com Till (2018), especificar aquilo que um país precisa para exercer a sua soberania marítima é muito difícil, pois essa soberania está vinculada a diversos fatores, entre eles a sua área marítima, os elementos que compõem o poder marítimo e as forças navais que podem desafiar e empreender atos hostis contra esse país. Porém, saber o que está acontecendo em suas áreas marítimas por meio da vigilância, é o primeiro requisito para alcançar essa soberania (TILL, 2018).

A Marinha do Brasil utiliza atualmente como principal sistema de controle e monitoramento das AJB o Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM). Esse sistema, acessa, de forma integrada, diferentes sistemas colaborativos de acompanhamento de embarcações, dentre eles o *Automatic Identification System* (AIS) que possibilita o compartilhamento de informações entre embarcações que estejam dentro do

---

<sup>3</sup> “The effective understanding of any activity associated with the maritime environment that could impact upon the security, safety, economy or environment.” (UNITED STATES, 2013, p. 11).

alcance de comunicações em VHF. O Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT) que objetiva manter o acompanhamento da movimentação de navios mercantes de bandeira brasileira, sujeito à regulamentação SOLAS, por meio de informações padronizadas de posição fornecidas por provedores de sistemas de acompanhamento (*tracking*) (BRASIL, 2021f).

O SISTRAM também recebe dados de outros sistemas, como o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS), que monitora, gerencia e controla as operações da frota pesqueira. O Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às atividades do Petróleo (SIMMAP), é um conjunto de *hardware e software*, instalado na MB, em embarcações e estações base, que recebem e decodificam mensagens e arquivos fornecidos por um sistema de rastreamento; o Trans-Regional *Maritime Network* (T-RMN) que contempla a troca diária de informações de Tráfego Marítimo entre os países pertencentes à Comunidade do Mediterrâneo Estendido, Brasil e Cingapura (BRASIL, 2021f).

Em 2018, foi criado o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR), subordinado diretamente ao ComOpNav. O objetivo foi ampliar e aperfeiçoar o controle e o monitoramento das AJB. Há alguns anos, no entanto, a MB concebeu o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) como um dos sete programas estratégicos da Força.

No CISMAR, há espaços e equipamentos dedicados, que permitem maior interação com diversas agências federais, estaduais e municipais, que contribuem para segurança marítima, e que, dessa maneira, poderão ser acionadas para resolução de questões, como a Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICM-Bio). Essa interação, quando necessário, é feita também com marinhas e agências de outros países (BRASIL, 2020a; BRASIL, 2021a).

O CISMAR utiliza-se das estruturas dos ComDN e OM do SSTA, por meio dos Centros Regionais de Segurança Marítima (CRSM) ou fluvial (CRSF) e, no âmbito das Capitânicas, Delegacias e Agências (CDA), os Centros Locais de Segurança Marítima (CLSM) ou fluvial (CLSF), conforme estrutura de comando, controle e coordenação de Segurança Marítima definida na Figura 5, Anexo E. (BRASIL, 2020a).

Os dados produzidos pelo SISTRAM, são fornecidos aos Centros de Comando Naval de Área (CCNA) e aos Centros de Coordenação e Controle da Autoridade Marítima

(CCCAM) dos Comandos Distritais, e somado as informações confirmadas in loco por CRSM/F das CDA, subsidiarão decisões em operações e ações de segurança da navegação, por exemplo, para a coordenação e o controle na área SAR (*Search and Rescue* – busca e salvamento) do Brasil, conforme Figura 6, Anexo F, e de proteção marítima, em casos de crise (BRASIL, 2020a).

O SisGAAz será o principal sistema de comando e controle da MB e proporcionará a vigilância e o monitoramento de recursos naturais e a prevenção da poluição. Possibilitará ao Poder Naval brasileiro antecipar-se mais breve e distante possível a qualquer ameaça, agressão ou ilegalidade e permitirá à efetiva compreensão de tudo que está associado com o meio marinho com potencial de causar impacto na defesa, na economia e no meio ambiente, e contempla aspectos relacionados à segurança marítima e à proteção das AJB (BRASIL, 2020d).

Em desenvolvimento de forma integrada, sob a coordenação da MB, com a parceria de agências e órgãos governamentais, dentre eles, a Polícia Federal, o IBAMA, a ANP, a Receita Federal e a Petrobras, serão um sistema de sistemas. Estará integrado por equipamentos e sistemas compostos por radares em terra e embarcações, câmeras de alta resolução e o fusionamento de informações recebidas de sistemas colaborativos de diversos elementos do Poder Marítimo, órgãos e agências como o SIMMAP, LRIT, SISTRAM, PREPS (BRASIL, 2021g).

O SisGAAz será capaz, também, de gerenciar informações não somente de toda Amazônia Azul, como de toda a AJB, área SAR na qual o país é responsável, bem como as áreas de interesse no entorno estratégico do Atlântico Sul, perfazendo um total de cerca de 22 milhões de km<sup>2</sup>, conforme figura 7, Anexo G.

#### 4.2 A Integração Operacional

A MB já desenvolve, há algum tempo, a integração operacional, por meio de operações conjuntas e de interagências. Essa integração, permite ao Poder Naval utilizar-se, de forma integrada, de recursos, estruturas e conhecimentos acumulados pelas demais FFAA, órgãos e agências a fim de cumprir suas missões, dentre eles, o Departamento de Polícia Federal (DPF) e a Secretaria de Receita Federal (SRF).

As operações conjuntas são desenvolvidas com o emprego coordenado de elementos de mais de uma força singular, com propósitos interdependentes ou complementares, objetivos comuns, e mediante a constituição de um Comando Operacional

Conjunto. As operações interagências, são desenvolvidas de forma e coordenada entre as Forças Armadas e outras agências, a fim de conciliarem, com menores custos, interesses, objetivos ou propósitos convergentes e, evitar, assim, duplicidade de ações e esforços, a dispersão de recursos e a divergência de soluções com eficiência, eficácia e efetividade (BRASIL, 2020b; BRASIL, 2017d).

Essas integrações estão associadas ao conceito estratégico militar-naval de Combate pelo Mar. Esse conceito, por sua vez busca privilegiar tanto a interoperabilidade, que é a capacidade de forças militares nacionais operarem em conjunto, efetivamente, de acordo com a estrutura de comando estabelecida, de forma a permitir a adequada aplicação da expressão Militar do Poder Nacional na busca de soluções rápidas a conflitos, quanto a capacidade de conduzir operações interagências, o que se revela crucial nas vastas porções marítimas e fluviais brasileiras (BRASIL, 2020b).

A MB, por meio, principalmente, de patrulhas navais marítimas e fluviais, participa, durante todo o ano de 2021, com as demais FA da Operação Conjunta Ágata, que realiza ações preventivas e repressivas contra crimes como contrabando, descaminho e narcotráfico, com resultados expressivos. Coordenada pelo Ministério da Defesa, a operação se desdobra em diversas operações interagências, principalmente com o DPF, a SRF, o Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF) e a Secretaria de Operações Integradas do Ministério da Justiça e Segurança Pública (SEMPI/MJ). Busca intensificar a presença do Estado na faixa de fronteira, que incluem as AJB, e a integração com outros órgãos federais, estaduais e municipais, com ações subsidiárias, contra ilícitos transfronteiriços e ambientais, e reforçar o sentimento de nacionalismo e de Defesa da Pátria nessas regiões sensíveis (BRASIL, 2021h).

Em 2019, após um derramamento de óleo no mar sem precedentes no país, foi acionada a “Operação Amazônia Azul – Mar limpo é Vida”, que foi conduzida pelos Ministérios do Meio Ambiente, e envolveu seus principais órgãos, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis (IBAMA) e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), e pelo Ministério da Defesa.

A coordenação operacional ficou a cargo da MB, em conjunto com EB e FAB e contou com o apoio das agências e órgãos federais, estaduais e municipais, dentre eles o DPF, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), e as Secretarias Estaduais e Municipais do meio ambiente de Estados e municípios afetados. Durante visita em 28 de novembro de 2019, ao Navio Doca Multipropósito “Bahia” o então ministro da



Defesa, Gen Ex Fernando Azevedo e Silva, após receber as informações de autoridades militares sobre o andamento da operação, destacou que observou grandes exemplos de integração entre as Forças e as Agências e que “O motivo do sucesso da operação é a integração” (BRASIL, 2019c).

#### 4.3 A Integração com o Poder Marítimo

A MB, como foi possível observar no segundo capítulo, reconhece, entre os elementos que compõem o poder marítimo brasileiro, as pessoas dedicadas às atividades marítimas e fluviais, a Marinha Mercante, a indústria marítima e a infraestrutura naval de construção e reparo, além das instituições de ensino, pesquisa e tecnologia voltadas a assuntos marítimos. Há algumas décadas, portanto, a MB desenvolve formas de integração com esses elementos, voltadas para formação, capacitação e treinamento de pessoal, e para manter e ampliar a operacionalidade de seus meios e sistemas de controle e monitoramento, que contribuem para o cumprimento e a conciliação da sua dupla missão.

Dentre os programas estratégicos da MB, que estão sendo desenvolvidos de forma integrada com os elementos do poder marítimo, está o programa de Construção do Núcleo do Poder Naval, que se desdobra em subprogramas e projetos relacionados à obtenção de meios, e dentre eles está o Programa de Obtenção das Fragatas Classe Tamandaré (PCT), (BRASIL, 2020b). Desde o início da análise das propostas de projetos de obtenção por construção, a MB, de forma integrada, empregou a experiência do pessoal da força, e, o apoio técnico, em áreas específicas, da Fundação Getúlio Vargas. O consócio selecionado para construir as Fragatas, é composto, dentre outras empresas, pelo Estaleiro ALIANÇA S.A, empresa da indústria naval brasileira, que será uma das responsáveis pela construção das fragatas (BRASIL, 2019c).

O Centro Tecnológico da Marinha no Rio de Janeiro (CTMRJ), por sua vez, e suas organizações militares subordinadas, o Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM), o Centro de Análises de Sistemas Navais (CASNAV) e o Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM) são responsáveis por projetos científicos e tecnológicos não nucleares da MB. Atuam na interação do tríplice hélice (Governo, Academia e Indústria) de modo a estabelecerem cooperações com o mercado nacional e internacional de fomento por meio de agências governamentais e de parcerias com empresas de defesa. Buscam, assim, por meio de integração de especialistas do setor de ciência, tecnologia e inovação da MB e do mercado, os benefícios em favor de suas atividades-fim. Exemplo dessa integração é ampliação do

Programa SisGAAz que está sendo realizada em parceria com agências e órgão governamentais, e que conta com a participação autóctone do IPqM e do CASNAV (BRASIL, 2021b).

A MB inaugurou recentemente o novo Simulador de Passadiço Multiplayer (SIMPASS-MP), desenvolvido pelo CASNAV. O equipamento será utilizado na preparação de aspirantes da Escola Naval (EN) para todas as tarefas relacionadas à navegação e manobra que são executadas em passadiços de embarcações de navios militares. O SIMPASS-MP é uma evolução do Simulador de Passadiço de Navios Mercantes, desenvolvido também pelo CASNAV, utilizado na Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM). Diversas melhorias foram implementadas naquele simulador, de modo a adequar funcionalidades às necessidades específicas da formação de oficiais da Marinha do Brasil. Essa integração na preparação das tripulações de navios militares e mercantes contribui sobremaneira para segurança da navegação.

Está em execução pela MB, há algum tempo, por sua vez, o plano de reestruturação das Organizações militares (OM) do Sistema de Segurança do Tráfego aquaviário (SSTA). O objetivo é a criação e a elevação de categorias de capitancias dos portos, delegacias e agências (CDA), marítimas e fluviais, além de obtenção de embarcações dedicadas, principalmente à fiscalização do tráfego aquaviário, à segurança marítima, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição hídrica causada por embarcações. Essa reestruturação buscará também atender aos compromissos internacionais de busca e salvamento, de acordo com a Convenção Internacional Sobre Busca e Salvamento Marítimos (SAR) realizada na cidade de Hamburgo, em 1979, e internalizada pelo Decreto nº 85, de 11 de abril de 1991 (BRASIL, 2020d).

As CDA, possuem uma grande capilaridade, cobrindo todas as áreas marítimas e fluviais do país, conforme Figura 6 do anexo. São responsáveis também por realizar a formação do aquaviário, por meio dos cursos do Ensino Profissional Marítimo. Atuam, ainda, na manutenção da escrituração e no controle da documentação de registro e vistorias de embarcações de suas jurisdições. O desenvolvimento dessas atividades permite que as CDA acumulem conhecimento detalhado de características locais da costa e vias navegáveis interiores, além de grande integração com comunidades marítimas e fluviais de cada região, representantes de estruturas portuárias, estaleiros, entidades náuticas, colônias de pescadores, além de representantes de órgãos e entidades públicas das três esferas de poder que possuem responsabilidades nas AJB.

#### 4.4 A Mentalidade Marítima e a Integração

Till (2018) afirma que as marinhas prosperarão quanto mais a comunidade marítima for estimulada em relação à importância do comércio marítimo para o país, e, facilitará o desenvolvimento do poder naval, pois o governo será capaz de gerar maneiras mais eficientes de levantar recursos que a marinha precisar, pois as classes mercantes veem as marinhas como um meio de proteger o comércio marítimo (TILL, 2018).

A MB adota a mentalidade marítima como um programa estratégico, e atua em três níveis para desenvolvê-la. Primeiro por meio de ações de comunicação estratégica que buscam reavivar na consciência nacional a importância da maritimidade para o país, desde sua origem, já que o Brasil começou pelo mar. Em segundo, na vertente governamental, almeja a promoção do pensamento estratégico marítimo para fomentar políticas públicas. E em terceiro, estimula em homens e mulheres do mar o sentimento de pertencimento à comunidade marítima, e a importância dessa interação sinérgica em prol de interesses nacionais. Destaquem-se nesse terceiro nível, a propósito, os cursos de Ensino Profissional Marítimo ministrados e coordenados pelas CDA em todo o país, responsáveis pela formação anual de milhares de aquaviários (BRASIL, 2021e).

Recentemente, a MB, como forma de desenvolver a integração com a indústria e a comunidade científica, e, ainda, ampliar a mentalidade marítima, inaugurou em Salvador-BA, no SENAI–Cimatec, que faz parte do sistema da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), o Escritório Regional de Ciência e Tecnologia da Marinha do Brasil, resultado do acordo de cooperação científica e tecnológica.

O acordo engloba três projetos em fase inicial de desenvolvimento no SENAI–Cimatec: a modernização de minas marítimas de treinamento; o projeto de uma plataforma blindada de patrulha de alto desempenho (Lancha *Kirimurê*); e ainda o desenvolvimento de veículos autônomos submarinos (*Autonomous Underwater Vehicle – AUV*) e de superfície (*Autonomous Surface Vehicle – ASV*). Por ocasião da assinatura do acordo, o Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos, atual comandante da Marinha, afirmou: “É uma parceria auspiciosa, que inicia essa ligação de ganho recíproco, que pode ser alavancada pelas competências complementares e o conhecimento da Marinha, a exemplo dos dados sobre o oceano de que dispomos” (SENAI, 2019).

O CASNAV, o Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW) e a Universidade Federal Fluminense (UFF) expandiram, fruto do trabalho integrado, uma linha de pesquisa sobre um mecanismo de ataque cyber eletrônico em sistemas de radar, que obteve

o conceito expandido para os sistemas integrados AIS/ECDIS (Automatic Identification System / Electronic Chart Display and Information System), com design e cenários desenvolvidos pelo CASNAV. Essa parceria demonstra o valor e a aplicabilidade tecnológica não somente militar, mas, também, de relevante interesse para a sociedade. A integração gerou resultados, conhecimento e produtos, além de contribuir para desenvolver a mentalidade marítima (BRASIL, 2021b).

Anualmente a MB realiza a Operação Verão a fim de ampliar o monitoramento e a fiscalização do tráfego marítimo. O projeto visa disciplinar o fluxo de embarcações, principalmente de turismo, esporte e recreio, devido ao aumento de ocorrências SAR nesse período de grande afluência de público. A MB, utilizando-se principalmente da capilaridade das CDA no país, promove e participa de um conjunto de ações educativas, com o objetivo de conscientizar comunidades marítimas e fluviais sobre a importância de atitudes preventivas e integradas relativas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição hídrica causada por embarcação, e, assim, atua na expansão da mentalidade marítima.

No mesmo período o Comando do 2º Distrito Naval, desenvolve em sua área de jurisdição, a campanha “Legal no Mar – Navegue com Segurança”, basicamente com os mesmos objetivos da operação verão, com a participação de artistas regionais para reforçar a divulgação da importância de segurança na navegação (BRASIL, 2019a).

Neste capítulo foi possível identificar que a Marinha do Brasil, a partir do desenvolvimento de uma CSM consegue compreender além de suas missões, todas as ameaças e todos os elementos, atividades, infraestruturas, embarcações e meios de transporte relacionados ao mar e às vias navegáveis interiores e, assim, realizar diferentes formas de integração para conjugar esforços no cumprimento e conciliação de suas missões.

A integração, dessa forma, está presente no controle e no monitoramento da AJB, tendo em vista que o SISTRAM é um sistema integrado que recebe informações de vários sistemas colaborativos de diversos órgãos e agências. O desenvolvimento do SisGAAz, está sendo coordenado de forma integrada com diversos órgãos e proporcionará ao Poder Naval ampliar o controle e o monitoramento da AJB, em proveito tanto da proteção quanto da segurança marítima e, contribuirá, sobremaneira, para conciliar as missões de Defesa da Pátria e atribuições de Autoridades Marítima.

A MB também realiza a integração com as demais FFAA, órgãos e agências há algum tempo, por meio de operações conjuntas e operações interagências, com resultados

significativos. A integração também está presente com diversos elementos do Poder Marítimo, tais como, com as instituições de ensino, ciência, tecnologia e inovação voltadas aos assuntos marítimos. Essa integração, a propósito, possibilitou, o desenvolvimento do SIMPASS-MP, a partir da evolução do Simulador de Passadiço de Navios Mercantes, já utilizado pela EFOMM, e será empregado na preparação dos aspirantes da EN. Assim, como com elementos da indústria e a infraestrutura naval que possibilitará a obtenção por meio de construção das Fragatas classe Tamandaré. Ampliar essas atividades proporcionará ao Poder Naval agregar recursos, estruturas e conhecimentos para fazer frentes a crises e atos hostis internos e externos ou quando necessário e, ainda, no desenvolvimento de projetos que contribuirão de forma imprescindível para cumprir e conciliar a sua missão dual.

A despeito de constituir-se em conceito intangível, a mentalidade marítima está associada à maritimidade de um país e à importância que dispensa aos assuntos relacionados ao mar e às águas interiores navegáveis. Desenvolver a mentalidade marítima, portanto, é uma forma de efetivar a integração de esforços e estimular a sociedade a empreender e ao governo destinar mais recursos aos projetos marítimos e fluviais, sejam eles civis ou militares. Essa integração atingirá resultados tangíveis tanto ao Poder Naval brasileiro para cumprir e conciliar sua missão dual e alcançar objetivos navais, quanto para sociedade, como demonstrado nos exemplos de projetos desenvolvidos e em estudos entre a MB e o SENAI-Cimatec, e entre a MB e a UFF.

## **5 CONCLUSÃO**

A importância econômica da Amazônia Azul para o Brasil não permite ao país prescindir de uma Marinha adequadamente dimensionada e preparada. Essa relevância contempla riquezas disponíveis no leito, solo e subsolos marinhos e águas interiores, e, ainda, o potencial de transportar a maior parte das riquezas do país por meio de linhas de comunicações marítimas e fluviais em meio à atividade comercial com o mundo. As atribuições legais impõem a Marinha do Brasil ser capaz, portanto, de atuar em Defesa da Pátria, e estar preparada para dissuadir e fazer frente a possíveis atos hostis advindos de agressão externa diante de um conflito, atuar como autoridade marítima e prover, principalmente, a segurança da navegação nas Águas Jurisdicionais Brasileiras.

A presente pesquisa teve como propósito identificar e analisar as principais formas de integrações que a Marinha do Brasil desenvolve com alguns elementos do Poder Marítimo brasileiro, com as demais Forças Armadas, órgãos e agências, dentre eles a Polícia Federal e o

IBAMA, e outros que possuem alguma responsabilidade no mar e vias navegáveis interiores. O estudo concentrou esforços para responder à questão sobre quais dessas formas de integrações poderão ser ampliadas a fim de que contribuam para conciliar as atividades desenvolvidas em proveito de defesa da pátria e de atribuições de autoridade marítima.

Depreende-se, pois, que as dificuldades inerentes ao cumprimento dessa dupla missão possam ser dimensionadas não só quando se considera a magnitude de regiões e de recursos disponíveis que demandam vigilância e proteção, mas também quando se identificam novas ameaças potenciais ao país, notadamente ações hostis como a pirataria, o terrorismo, a pesca ilegal e a territorialização. Consta-se, da mesma forma, quando se comparam missões atribuídas à MB, àquelas marinhas de países com características marítimas semelhantes, como a Argentina, EUA e Reino Unido, que as atribuições de autoridade marítima nesses países são executadas por outras instituições, o que permite compreender melhor a magnitude do desafio e das responsabilidades do Poder Naval brasileiro.

Concluiu-se assim, que o Poder Naval é o braço militar do Poder Marítimo, e que a integração das atividades, com elementos que compõem esse poder, com as demais FFAA e com órgãos e agências que possuem alguma responsabilidade em relação a AJB, possibilitará ampliar e aperfeiçoar atividades e ações desenvolvidas pela MB para melhor cumprir e contribuir para conciliar sua missão dual. E, além disso, por meio da análise de atividades que a MB desenvolve de forma integrada com diversos elementos que influenciam o ambiente marítimo e fluvial, permitiu-se compreender que essa integração é decorrente do desenvolvimento de uma ampla consciência situacional marítima pelo Poder Naval.

Foi possível compreender a importância da integração para Força Naval quando analisamos que para cumprir as atividades de controle e monitoramento do tráfego aquaviário e melhor prover a proteção e a segurança marítima, a MB utiliza o SISTRAM. Esse sistema é formado por sistemas integrados e colaborativos que o abastece de informações, em razão do compartilhamento dessas informações com diversos órgãos e agências. A ampliação desse controle e monitoramento da AJB contribuirá para conciliar melhor as missões da MB. Essas metas serão alcançadas quando estiver em operação o SisGAAz, atualmente em fase de desenvolvimento, coordenado pela marinha, com a participação de diversos órgãos, dentre eles, a Polícia Federal, o IBAMA, a ANP, a Receita Federal e a Petrobras.

Depreende-se, ainda, que a integração operacional, por sua vez, ao privilegiar a interoperabilidade por meio de operações conjuntas e operações interagências, permite ao Poder Naval ampliar possibilidades de realizar ações, alcançar objetivos navais com mais

eficácia, e, assim, cumprir e conciliar melhores suas missões. A operação Ágata e a Operação Amazônia Azul–Mar limpo é Vida, demonstram que a integração operacional da Marinha do Brasil com as demais Forças Armadas e principalmente com a Polícia Federal, a Receita Federal, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis (IBAMA) e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e outros órgão federais, estaduais e municipais, proporciona resultados expressivos no combate ao contrabando, ao narcotráfico, e a crimes ou acidentes ambientais que ocorrem na AJB.

Foi possível constatar, também, importantes formas de integrações desenvolvidas com elementos do Poder Marítimo, tais como, a indústria de construção naval e a comunidade científica e acadêmica, destacando-se as parcerias com o Estaleiro ALIANÇA S.A, o SENAI–Cimatec e com a Universidade Federal Fluminense. Essas integrações possibilitam a construção das Fragatas Classe Tamandaré, que irão compor o núcleo do poder naval, o desenvolvimento de veículos autônomos submarinos (*Autonomous Underwater Vehicle – AUV*) e de superfície (*Autonomous Surface Vehicle – ASV*), e proporcionam, ainda, o desenvolvimento de projetos como o SIMPASS-MP, destinado a formar e treinar condutores de embarcações mercantes e militares.

Constata-se que a integração além de contribuir, portanto, para desenvolver uma indústria naval, ampliar conhecimentos e qualificar pessoal, proporciona a ampliação da mentalidade marítima no país, eleva a importância de temas vinculados ao mar, estimula a sociedade a empreender, e ao governo, destinar mais recursos a projetos marítimos e fluviais, sejam eles civis ou militares, que contribuem para o Poder Naval cumprir e conciliar sua missão dual.

Depreende-se, portanto, que a Marinha do Brasil, por meio da integração, consegue, pelo fato de possuir sob sua coordenação, parte do conhecimento e dos recursos necessários, criar possibilidades de transformar os desafios de suas missões em vantagens para melhor cumprir e conciliar as atividades de Defesa da Pátria e as atribuições de Autoridade marítima. Porém, as possibilidades de conciliação da missão dual da MB não se esgotam com a integração. Assim, poderão ser objetos de pesquisas para futuros estudos de conciliação da missão dual do Poder Naval, as possibilidades de a Força Naval melhor adequar a distribuição dos recursos orçamentários para as atividades relacionadas a área de Defesa da Pátria e para as atividades relacionadas a área de Autoridade Marítima, e criar possibilidades de captar mais recursos, orçamentários e extraorçamentários, para custear seus projetos.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. **Os gigantes da estratégia naval**: Alfred Thayer Mahan e Herbert William Richmond. Curitiba: Prismas. 2015.

ANDRADE NETO, Odilon Leite de Andrade. **A autoridade marítima brasileira e os modelos adotados em outros países. Análise comparativa e possibilidades de aprimoramento da estrutura vigente no país**: inscrição e registro de Embarcações - uma nova proposta. 2012. Monografia – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000005/00000571.pdf>. Acesso em: 03 jul. 2021.

BRASIL. Comando de Operações Navais. **ComOpNavInst 31-22A**: segurança marítima. Rio de Janeiro: ComOpNav, 2020a.

BRASIL. [Constituição de (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: [http://www.senado.gov.br/legis\\_lacao](http://www.senado.gov.br/legis_lacao). Acesso em: 15 abr. 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. **Diário Oficial da União**: seção1, Brasília, DF, p. 15443, 23 jun. 1995. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1995/d1530.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1530.htm). Acesso em: 08 jul. 2021.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **EMA-135**: manual de direito internacional aplicado às Operações Navais. 2ª Rev. Brasília, DF, 2017a.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **EMA-305**: doutrina militar naval. Brasília, DF, 2017b.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)**. Brasília, DF: EMA, 2020b. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/pem2040#:~:text=PLANO%20ESTRAT%C3%89GICO%20DA%20MARINHA%20\(PEM,a%20estatura%20pol%C3%ADtico%20destrat%C3%A9gica%20do](https://www.marinha.mil.br/pem2040#:~:text=PLANO%20ESTRAT%C3%89GICO%20DA%20MARINHA%20(PEM,a%20estatura%20pol%C3%ADtico%20destrat%C3%A9gica%20do). Acesso em: 14 jun. 2021.

BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção1, Brasília, DF, p. 29510, 12 out. 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9537.HTM](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9537.HTM). Acesso em: 15 abr. 2021.



BRASIL. Lei Complementar nº 97 de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 10 jun. 1999. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp97.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm). Acesso em: 12 abr. 2021.

BRASIL. Marinha. Capitania dos Portos da Bahia. **Capitania dos Portos lança a 24ª campanha “legal no mar – navegue com segurança”**. Salvador, BA: CPBA, 2019a. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cpba/content/capitania-dos-portos-lanca-24-campanha-legal-no-mar-%E2%80%93-navegue-com-seguranca>. Acesso em: 30 jul. 2021.

BRASIL. Marinha. Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR). **Missão do CISMAR**. Rio de Janeiro: CISMAR, 2021a. Disponível em: [www.marinha.mil.br/cismar/?q=content/missao](http://www.marinha.mil.br/cismar/?q=content/missao). Acesso em: 15 jun. 2021.

BRASIL. Marinha **Centro Tecnológico da Marinha**. Rio de Janeiro: CTM, 2021b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/ctmrj/node>. Acesso em: 29 jul. 2021.

BRASIL. Marinha. Diretoria de Portos e Costa. **Mapa sensível das capitânicas dos portos**. Rio de Janeiro: DPC, 2021c. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/node/3503>. Acesso em: 12 jul. 2021.

BRASIL. Marinha. **Estrutura Organizacional**. Rio de Janeiro: CMAR, 2021d. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/estrutura-organizacional>. Acesso em: 02 jul. 2021.

BRASIL. Marinha. **Política Naval**. Brasília, DF, 2019b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/politicanaval/book.html>. Acesso em: 15 abr. 2021.

BRASIL. Marinha. **Portaria nº 01/ComOpNav**, de 13 de abril de 2020c. Aprova o Regulamento Único dos Comandos dos Distritos Navais. Rio de Janeiro. 2020.

BRASIL. Marinha. **Portaria nº 20/MB**, de 23 de janeiro de 2017. Regimento Interno do Comando da Marinha. Rio de Janeiro, 2017c. Disponível em: [https://www.in.gov.br/materia/-/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/20457840/do1-2017-02-06-portaria-n-20-mb-de-23-de-janeiro-de-2017-20457749](https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/20457840/do1-2017-02-06-portaria-n-20-mb-de-23-de-janeiro-de-2017-20457749). Acesso em: 17 jun. 2021.

BRASIL. Marinha. **Programas Estratégicos**. Rio de Janeiro: CMAR, 2021e. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programas-estrategicos>. Acesso em: 15 jun. 2021.

BRASIL. Marinha. **Programa “Classe Tamandaré”**. 2019c. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programa-classe-tamandare>. Acesso em: 29 jul. 2021.

BRASIL. Marinha. **Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM)**. Rio de Janeiro: SISTRAM, 2021f. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/salvamarbrasil/Sistema/sistram>. Acesso em: 15 jun. 2021.

BRASIL. Marinha. Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz). **Missão do CISMAR**. Rio de Janeiro: SISGAAz, 2021g. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sisgaaz>. Acesso em: 15 jun. 2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília, DF: MD, 2020d. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copyofestado-e-defesa/livro\\_branco\\_congresso\\_nacional.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copyofestado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf). Acesso em: 11 jun. 2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. **MD30-M-01**: doutrina de operações conjuntas. 1º vol. Brasília, DF: MD, 2020e. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/o-estado-maior-conjunto-das-forcas-armadas/doutrina-militar/publicacoes/md30-m-01-vol-1-2a-edicao-2020-pub-intranet-fev-21.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. **MD33-M-12**: operações interagências. Brasília, DF: MD, 2017d. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/legislacao/emcfa/publicacoes/operacoes/md33ama12aopainteragenciasa2aeda2017.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Ministro da Defesa acompanha atividades da operação Ágata Amazônia de combate a delitos transfronteiriços**. 2021h. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/centrais-de-conteudo/noticias/ministro-da-defesa-acompanha-atividades-da-operacao-agata-de-combate-a-delitos-transfronteiricos>. Acesso em: 30 jul. 2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Ministro da Defesa visita navio capitânia da operação Amazônia Azul**. Brasília, DF: MD, 2019d. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/centrais-de-conteudo/noticias/ultimas-noticias/ministro-da-defesa-visita-navio-capitania-da-operacao-amazonia-azul>. Acesso em: 08 jun. 2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, DF, 2020f. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/pnd\\_end\\_congresso\\_.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_.pdf). Acesso em: 11 jun. 2021.

FERNANDES, Luiz Philippe da Costa (coord.). **O Brasil e o mar no século XXI**: relatório aos tomadores de decisão do país. 2º ed. rev. e ampl. Niterói: BHMN. 2012. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br.secirm/files/cembra-2a\\_ed.pdf](https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br.secirm/files/cembra-2a_ed.pdf). Acesso em: 14 jun. 2021.

FERREIRA, Renato Rangel. **Operações navais no século XXI**: tarefas básicas do poder naval para a proteção da Amazônia Azul. 2011. Tese (Doutorado em Política e Estratégia Marítimas) - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2011. 181 f. Disponível em: <https://www.repositorio.mar.mil.br/handle/ripcmb/451370>. Acesso em: 12 abr. 2021.

JANICK, Vinícius Ricardo Ferreira. **Poder marítimo, funções das marinhas e consciência situacional Marítima**: uma análise da perspectiva política sobre a concepção do poder marítimo. 2019. Dissertação (Mestrado em Estudos Marítimos) - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2019.

MAHAN, Alfred Thayer. **The influence of sea power upon history**. Boston, USA: Digireads.com Publishing, 2020. *E-book*.

SENAI, Cimatec e Marinha vão desenvolver robôs submarinos e de superfície. **FIEB – O Portal da Indústria Baiana**. Salvador, BA, 2019. Disponível em: <http://www.fieb.org.br/Noticia/6901/senai-cimatec-e-marinha-vaio-desenvolver-robos-submarinos-e-de-superficie.aspx>. Acesso em: 30 jul. 2021.

TILL, Geoffrey. **Sea power a guide for the twenty-first century**. 4. ed. Londres: Frank Cass, 2018. *E-book*.

TURNER, Stansfield. Missions of the U.S. Navy. **Naval War College Review**, [S. l.], v. 27, n. 2, Mar./Apr. 1974. Disponível em: <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol27/iss2/2/>. Acesso em: 10 jun. 2021.

UNITED STATES. **Amendments to the international aeronautical and maritime search and rescue (IAMSAR)**: manual IMO. 2013a. Disponível em: [msin1242anx1.pdf \(mardep.gov.hk\)](https://www.mardep.gov.hk/amsar/amsar1242anx1.pdf). Acesso em: 10 jul. 2021.

UNITED STATES. **National maritime domain awareness plan for the national strategy for maritime security**. December, 2013b. 38 p. Disponível em: [http://trajectorymagazine.com/wp-content/uploads/national\\_maritime\\_domain\\_awareness\\_plan.pdf](http://trajectorymagazine.com/wp-content/uploads/national_maritime_domain_awareness_plan.pdf). Acesso em: 10 jul. 2021.

UNITED STATES. The United States Naval War College. **NWC 3153S**: joint military operations: reference guide. Newport, USA: Naval War College, 2020. 266 p.

**ANEXO A - Espaços Marítimos Brasileiro de acordo com a CNUDM.**

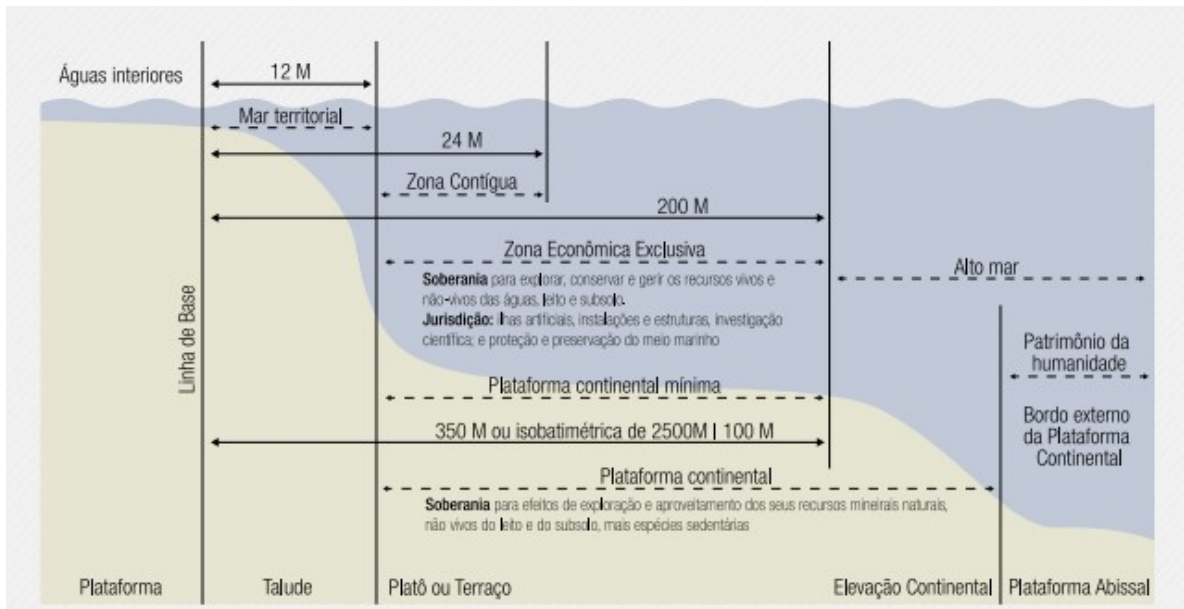


Figura 1

Fonte: (BRASIL, 2020d, p. 20).

**ANEXO B - Organograma do Comando da Marinha.**

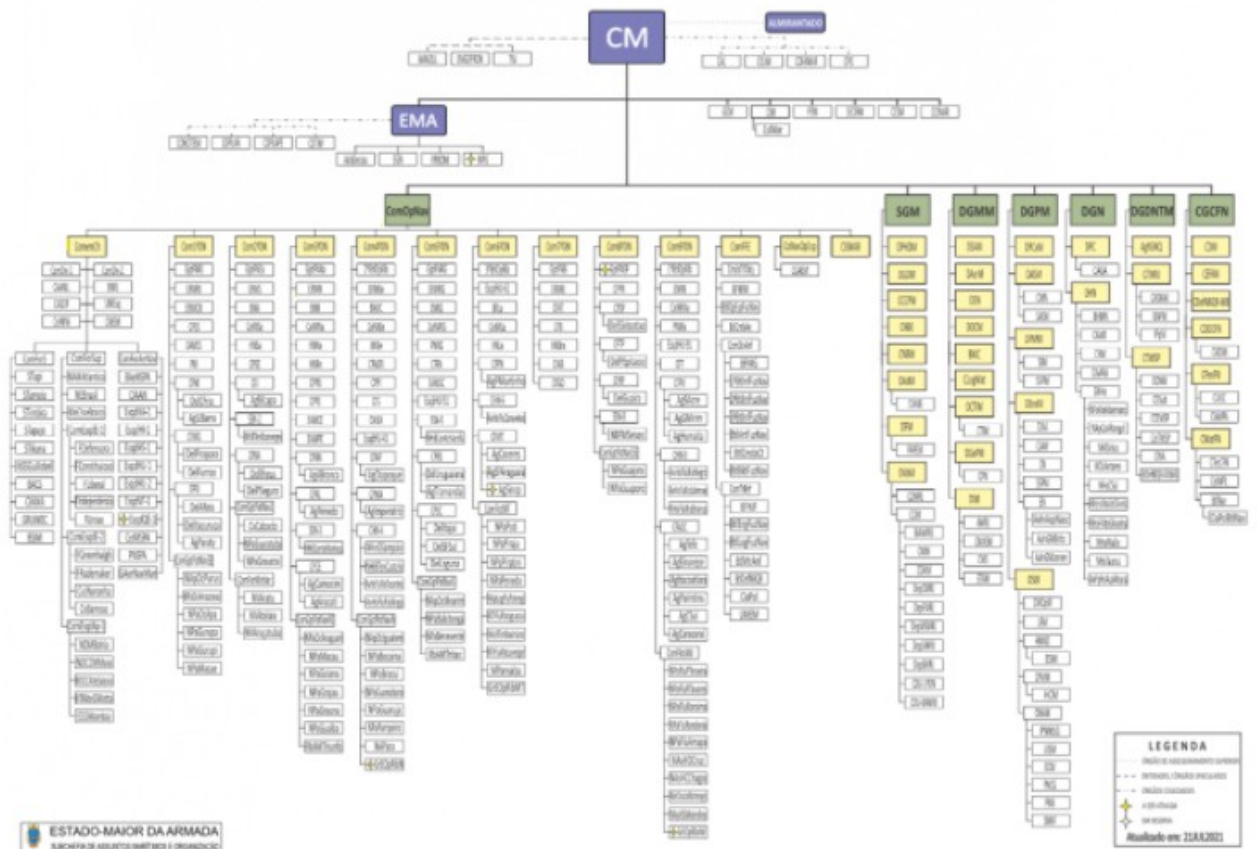


Figura 2

Fonte: (BRASIL, 2021d).

**ANEXO C - Áreas de Jurisdições dos Comandos dos Distritos Navais e de Responsabilidade de Busca e Salvamento (SAR).**

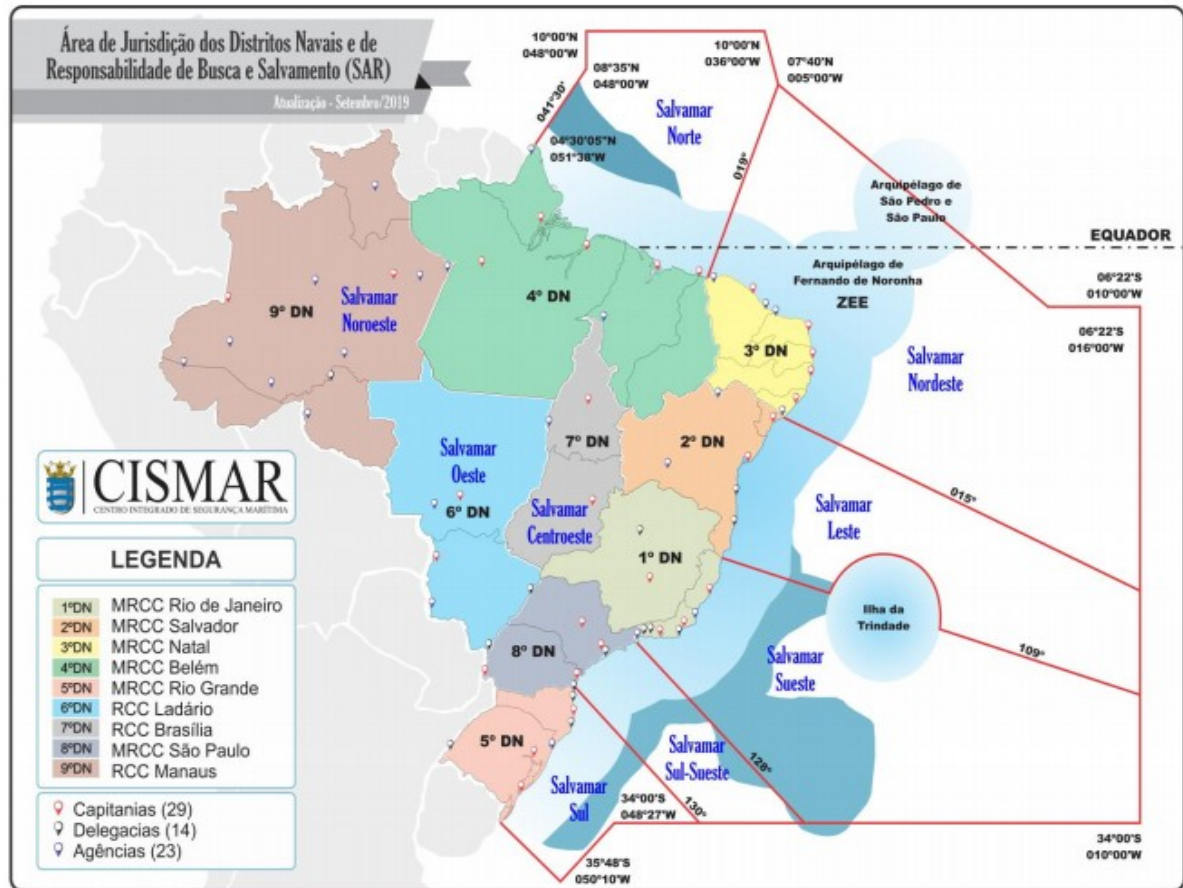


Figura 3

Fonte: (BRASIL, 2021a).

**ANEXO D - Modelo de Grove adaptado ao Poder Naval Brasileiro.**



Figura 4

Fonte: (BRASIL, 2017b, p. 2-11).

**ANEXO E** - Diagrama da Estrutura de Comando, Controle e Coordenação de Segurança Marítima.

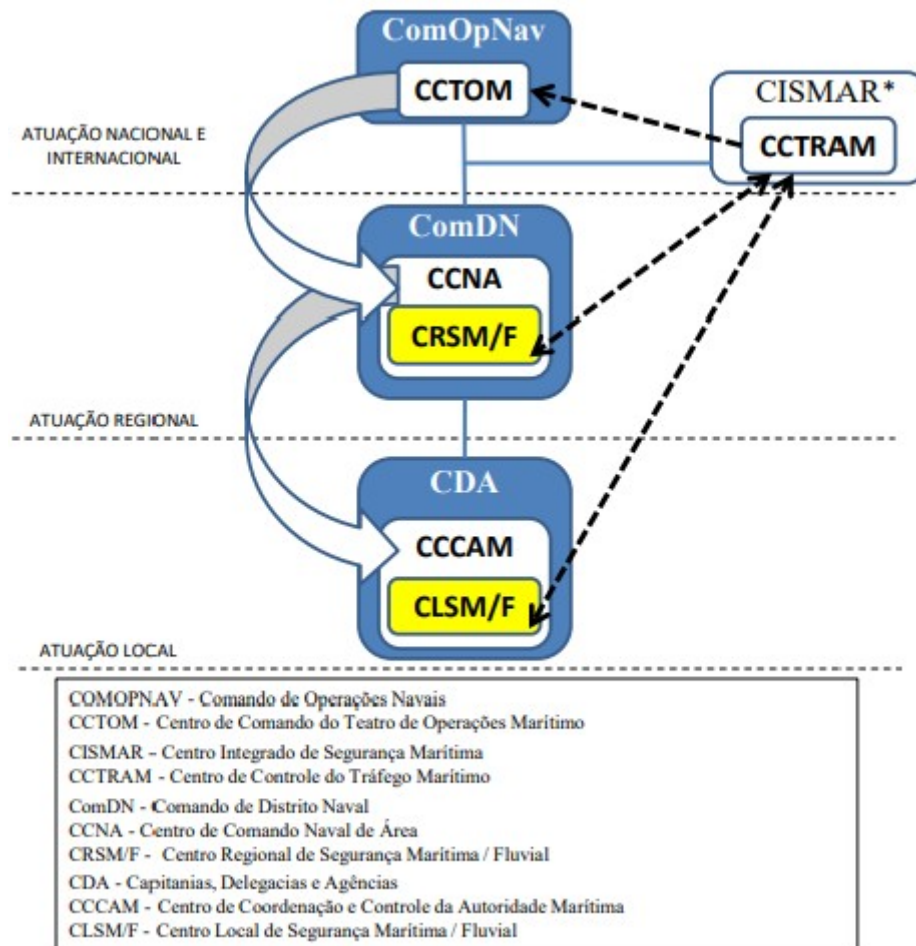


Figura 5

Fonte: (BRASIL, 2020a).

### ANEXO F - Mapa sensitivo das Capitãnicas dos Portos, Delegacias e Agências, OM do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário.

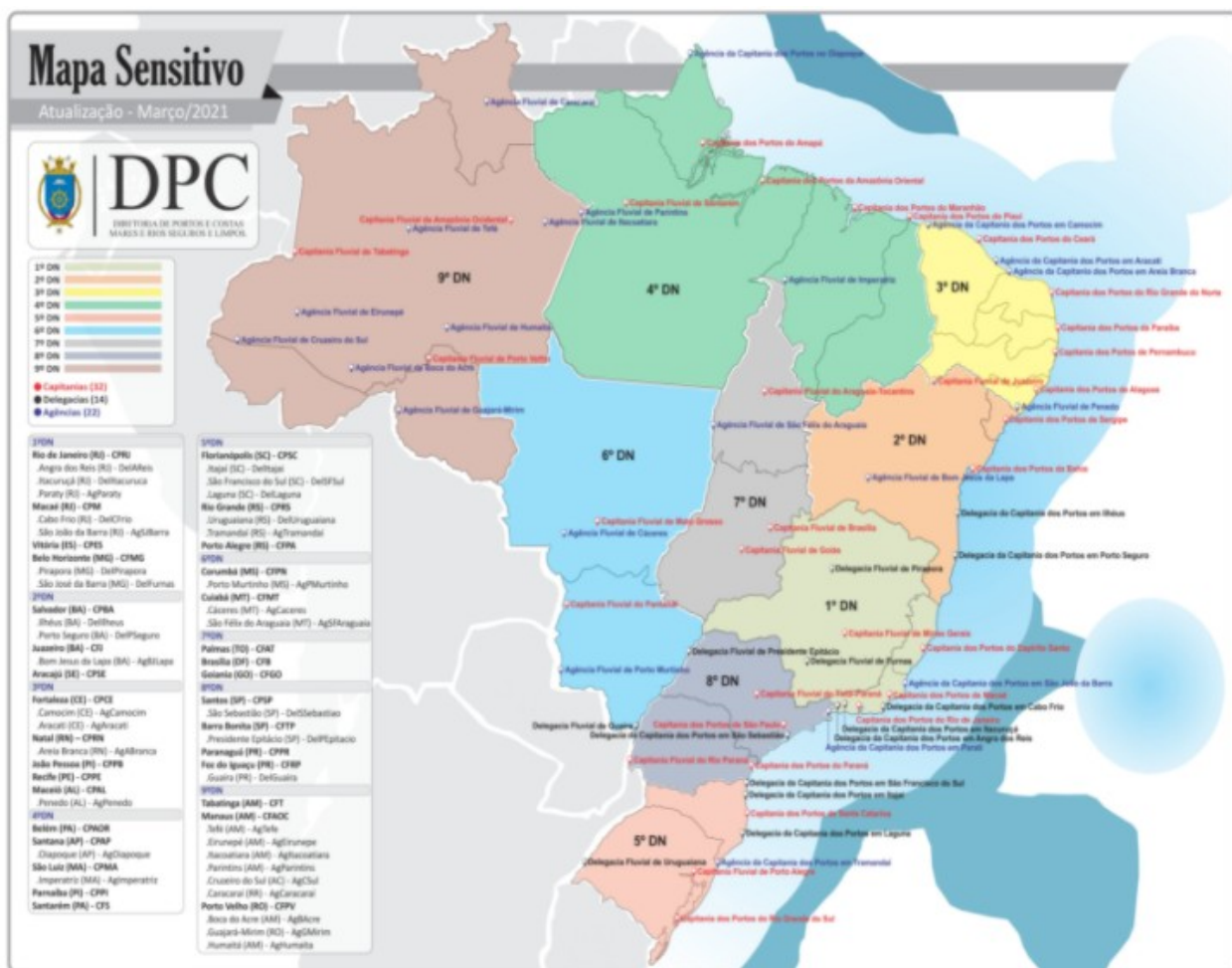


Figura 6

Fonte: Brasil, 2021c.

## ANEXO G - Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul.

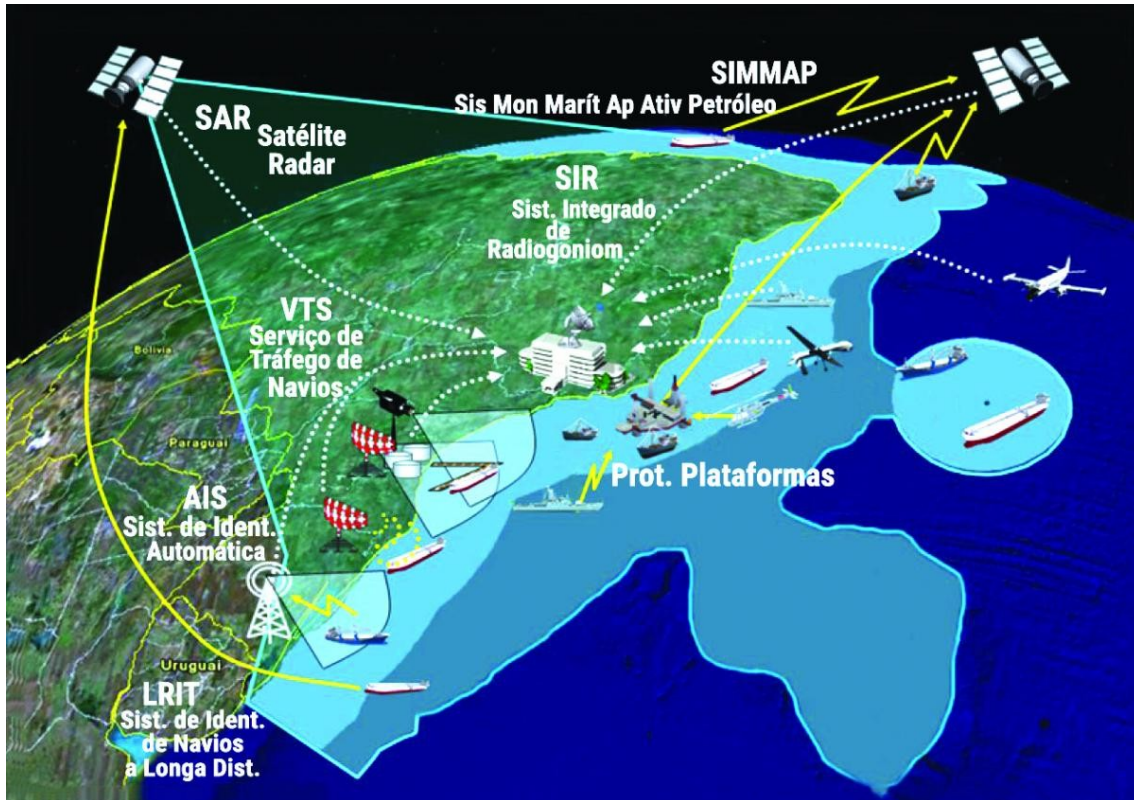


Figura 7

Fonte: (Brasil, 2021h).