

MAURO FONSECA PEREIRA DE LIMA

A LEI DA BR DO MAR:

uma possibilidade para alavancar a indústria naval brasileira

Trabalho de Conclusão de Curso – Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia.

Orientador: CMG GUILHERME SANDOVAL GÓES

Rio de Janeiro
2022

Este trabalho, nos termos de legislação que resguarda os direitos autorais, é considerado propriedade da ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (ESG). É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que sem propósitos comerciais e que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos expressos neste trabalho são de responsabilidade do autor e não expressam qualquer orientação institucional da ESG.


MAURO FONSECA PEREIRA DE LIMA

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

L732l	Lima, Mauro Fonseca Pereira de
	A lei da BR do mar: uma possibilidade para alavancar a indústria naval brasileira / CMG Mauro Fonseca Pereira de Lima. - Rio de Janeiro: ESG, 2022.
	65 f.: il.
	Orientador: CMG (RM1) Guilherme Sandoval Góes. Trabalho de Conclusão de Curso - Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE), 2022.
	1. Geopolítica. 2. Indústria naval - Brasil. 3. Estaleiros - Brasil. 4. Transporte de cabotagem - Legislação. I. Título.
	CDD - 320.12

AGRADECIMENTOS

Inicialmente, agradeço a Deus por ter-me feito instrumento da sua sabedoria, por ter-me permitido criar circunstâncias que me levaram a descobrir esta oportunidade e ter-me fornecido os elementos necessários para conseguir esta conquista;

Aos meus pais, pela dedicação de uma vida em prol de minha educação e para que eu pudesse ser um ser humano melhor;

A minha esposa Viviane, por todo o seu amor e por acreditar que, juntos, somos um e sendo um somos assim unidos no amor divino;

Aos meus parentes, amigos e todos que, de alguma maneira, direta e indireta, contribuíram com este trabalho, dando-me desde suporte, incentivo, ânimo, até uma simples palavra que se converteu em um sinal de motivação;

Ao meu orientador, CMG Sandoval, por todo o seu tempo dedicado ao nosso trabalho, por seu entusiasmo e alegria contagiante, bem como toda sua sabedoria e conhecimentos transmitidos;

Ao meu revisor de todo o trabalho, professor José Isidio, por todo seu tempo dedicado, as oportunas sugestões e o aconselhamento amigo;

Ao Comando da Escola Superior de Guerra, por ter facilitado as informações para a elaboração desta pesquisa; e

Finalmente, a todos que fizeram parte deste crescimento e concretização do presente trabalho.

RESUMO

Este trabalho tem o fito de analisar a Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). Assim, alicerçado no pensamento geopolítico desenvolvido por Mahan, Mackinder e Spykman, examina o embasamento necessário para a defesa da expansão do poder marítimo de uma nação, com os objetivos de ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem, incentivar a competitividade e a concorrência na prestação do serviço de transporte por cabotagem dentro dos limites do Brasil, e estimular a retomada da capacidade da indústria naval brasileira. Busca-se, também, dentro do corpo teórico do presente Trabalho, por meio de uma perspectiva comparada, mostrar aspectos da Lei Jones Act, uma lei protecionista americana, exclusivamente fechada ao povo americano que, mesmo acarretando prejuízos para a nação estadunidense, permanece não permitindo a participação de navios estrangeiros para a navegação de cabotagem, visando, unicamente, a proteção do emprego dos profissionais daquele País e sua Indústria naval. Já com relação a Lei BR do Mar, cabe ressaltar que ela visa facilitar as ofertas de navios estrangeiros, a fim de cumprir a navegação de cabotagem, considerando que os navios disponíveis para tal percurso não serão suficientes para atender a demanda e que, também, haverá uma dificuldade de atender a composição de uma tripulação de brasileiros devidamente qualificada, visto que determinados navios estrangeiros possuem conteúdo de agregado tecnológico muito mais denso que em outras embarcações mais espartanas. Ressalta-se que, dependendo do caso, a obrigatoriedade da manutenção de dois terços de marítimos brasileiros poderá cair para até um quinto desta tripulação, dependendo do contrato firmado em quantidade de dias em que tal embarcação atuará nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). No entanto, faz-se urgente a discussão, em âmbito nacional, para que fim se deve encaminhar tal processo ora em curso, para que, ao final, o País possa ser beneficiado, de fato, com a retomada da construção naval por parte dos estaleiros nacionais, mesmo que somente para um segmento destes navios e a melhor qualificação profissional dos marítimos brasileiros, vindo, assim, a beneficiar os brasileiros e o nosso País.

PALAVRAS-CHAVE: 1. Geopolítica. 2. Indústria naval – Brasil. 3. Estaleiros – Brasil. 4. Transporte de Cabotagem – Legislação. I. Título.

ABSTRACT

This work aims to analyze Law nº 14.301, of January 7, 2022, which establishes the Cabotage Transport Stimulus Program (BR do Mar). Thus, based on the geopolitical thinking developed by Mahan, Mackinder and Spykman, examines the necessary basis for defending the expansion of a nation's maritime power, with the objective of expanding the offer and improving the quality of cabotage transport, encouraging competitiveness and competition in the provision of cabotage transport services within the limits of Brazil and stimulate the resumption of the capacity of the Brazilian naval industry. It is also sought, within the theoretical body of this work, through a comparative perspective, to show aspects of the Jones Act, an American protectionist law, exclusively closed to the American people that, even causing damage to the American nation, remains unaffected. allowing the participation of foreign ships for cabotage navigation, with the sole aim of protecting the employment of professionals from that country and its naval industry. Regarding the BR do Mar Law, it is worth mentioning that it aims to facilitate the offers of foreign ships, in order to fulfill the cabotage navigation, considering that the ships available for this route will not be enough to meet the demand and that, also, it will be difficult to meet the composition of a crew of duly qualified Brazilians, since certain foreign ships have a much denser technological aggregate content than in other more spartan vessels. It should be noted that, depending on the case, the obligation to maintain two-thirds of Brazilian seafarers may drop to up to one-fifth of this crew, depending on the contract signed for the number of days in which such vessel will operate in Brazilian Jurisdictional Waters (AJB). However, there is an urgent need to discuss, at the national level, to what end this process, now underway, should be directed, so that, in the end, the country can actually benefit from the resumption of shipbuilding by the national shipyards, even if only for a segment of these ships and the best professional qualification of Brazilian seafarers, thus benefiting Brazilians and our Country.

KEYWORD: 1. Geopolitics. 2. Naval industry – Brazil. 3. Shipyards – Brazil. 4. Cabotage Transport – Legislation. I. Title.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Entregas no período de 2002 a 2016	55
----------	--	----

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABEAM	Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo
AFRMM	Adicional ao Frete para renovação da Marinha Mercante
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BNDES	Banco Nacional do Desenvolvimento
CNT	Confederação Nacional do Transporte
EBN-i	Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBN-i)
EBNs	Empresas Brasileiras de Navegação
ESG	Escola Superior de Guerra
END	Estratégia Nacional de Defesa
EPM	Ensino Profissional Marítimo
FMM	Fundo da Marinha Mercante
GATT	<i>General Agreement on Tariffs and Trading</i>
GB	Grã-Bretanha
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OND-I	Objetivo Nacional de Defesa
ONU	Organização das Nações Unidas
PECN	Plano de Emergência da Construção Naval
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
SAMA	Sistema de Afretamento na Navegação Marítima e de Apoio
SUNAMAM	Superintendência Nacional da Marinha mercante
Transpetro	Petrobrás Transporte S.A
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
1.1 Objetivos	9
1.1.1 Final.....	9
1.1.2 Objetivos Intermediários	10
1.2 Metodologia	10
2. A GEOPOLÍTICA DO MAR E SEUS ELEMENTOS TEÓRICOS	12
2.1 Teoria de poder terrestre de Mackinder	13
2.2 Teoria do poder marítimo de Mahan	16
2.2.1 Conformação Física.....	19
2.2.2 Extensão do Território.....	19
2.2.3 Tamanho da População.....	20
2.2.4 Caráter da população	21
2.2.5 Caráter do Governo	22
2.3 Teoria do Rimland de Spykman	25
2.4 Análise entre as teorias de Mackinder x Spykman	26
3. ANÁLISE DA “BR DO MAR” EM PERSPECTIVA COMPARADA	28
3.1 A Lei da “BR do Mar” propriamente dita	29
3.2 A navegação no mundo	31
3.3 A cabotagem no Brasil	32
3.4 A lei de cabotagem estadunidense (Jones Act)	33
3.4.1 Uma proteção “visando” a Segurança Nacional.....	36
3.4.2 Como a Lei Jones restringe o transporte	38
3.4.3 O que acontecerá com os navios da frota americana?	39
3.4.4 Há maior segurança para a nação?	40
3.4.5 Contabilizando os Custos	42
4. A ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA E AS POSSIBILIDADES E OPORTUNIDADES DE DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA COM A BR DO MAR	45
4.1 Estratégia Nacional de Defesa (END)	45
4.2 Situação da indústria naval brasileira estagnada desde os fins da década de 80	47
4.3 Encomendas que as EBNs já não estavam fazendo	49
5. ATUAL SITUAÇÃO DOS ESTALEIROS NO BRASIL	51

5.1 Desregulamentação do transporte marítimo.....	53
5.2 Desafios e perspectivas para o resgate da Indústria Naval Brasileira	54
6. CONCLUSÃO	56
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	60

1. INTRODUÇÃO

A Lei da BR do Mar (Lei 14.01/2022) foi sancionada com o objetivo de promover a expansão da oferta da Navegação de Cabotagem no Brasil, cuja finalidade é equilibrar a matriz de transporte que apresenta forte tendência para o modal rodoviário. Destarte a referida lei visa a fomentar o afretamento de embarcações capacitadas para fazer tal navegação, e assim reduzir custos e burocracia, além de ampliar a oferta e incentivar a concorrência.

Para estimular a Cabotagem, a Lei permite que Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs), que detenham frota nacional de navios possam alugar navios estrangeiros para ampliar suas operações e reduzir seus custos, já que a legislação atual obriga que as EBNs encomendem a construção de navios em estaleiros brasileiros.

Em um primeiro momento, serão analisadas as possibilidades e perspectivas que a Lei da BR do Mar poderá propiciar ao corroborar para alavancar a Navegação de Cabotagem com a respectiva redução do modal rodoviário, atualmente predominante. Nesse sentido, serão elaboradas hipóteses dedutivas das ações que podem ser empreendidas pelo Governo Federal com o objetivo de fomentar o ato de desenvolver a Navegação de Cabotagem, sendo alicerçadas nos conceitos de grandes teóricos geopolíticos que propugnavam o Poder Marítimo.

Em seguida, este trabalho pretende investigar os impactos da consolidação da Navegação de Cabotagem no Brasil, no tangente ao resgate da indústria naval brasileira. Para tanto, irá traçar um panorama atual do setor industrial naval brasileiro e a possibilidade da retomada do seu desenvolvimento.

1.1 Objetivos

1.1.1 Final

Segundo Vergara (2016): “Se o problema é uma questão a investigar, o objetivo é um resultado a alcançar. O objetivo final, se alcançado, dá resposta ao problema”.

O objetivo final desta pesquisa é examinar se a Lei da BR do Mar possui condições de contribuir para a retomada da capacidade de produção da indústria naval brasileira.

1.1.2 Objetivos Intermediários

Segundo Vergara (2016), os objetivos intermediários são metas de cujo atingimento depende o alcance do objetivo final.

Assim, objetivos intermediários são os seguintes:

- Examinar a Geopolítica do Mar de acordo os conceitos definidos por Mahan, principalmente, sobre os elementos teóricos do Poder Marítimo.
- Analisar a Lei da BR do Mar propriamente dita e, em perspectiva comparada, notadamente com a lei estadunidense, com o intuito de desvelar elementos catalisadores para o resgate da indústria naval brasileira.
- Examinar a situação dos Estaleiros do Brasil no que tange à realização de construção de navios habilitados à Navegação de Cabotagem e às possibilidades de se alavancar o setor industrial naval brasileiro.
- Propor ações estratégicas para o resgate da indústria naval brasileira; e
- Adequar o aprimoramento do Ensino Profissional Marítimo (EPM);
- Clarificar a necessidade do aprimoramento do Ensino Profissional Marítimo (EPM), visando atender a demanda dos EBNs.

1.2 Metodologia

O trabalho será desenvolvido por meio de pesquisa bibliográfica que apresentará, de forma detalhada e com foco na relevância do Poder Marítimo. Na sequência, realizar-se-á um exame da lei da BR do Mar, com vistas a propor ações empreendidas pelo Governo Federal para fomentar o desenvolvimento da Navegação de Cabotagem, analisando comparativamente a nova lei com a Lei Jones da Marinha Mercante estadunidense, visando captar possibilidades para que se possa, contribuir para o desenvolvimento da indústria naval brasileira e desta

forma para o desenvolvimento do País. Portanto, o método utilizado será o hipotético dedutivo.

Os dados serão coletados em trabalhos científicos devidamente publicados e referenciados de acordo com o Manual para Elaboração de Trabalhos Acadêmicos da Escola Superior de Guerra, edição 2021 (ESG, 2021), em publicações de marcos legais que regulam a atividade marítima e de dados da indústria naval, bem como nos endereços eletrônicos dos sindicatos e empresas que coordenam e administram a atividade marítima e o processo industrial naval brasileiro. Todas as fontes são abertas, acessíveis e de conhecimento público, assim como os relatórios dos sindicatos e das empresas atuantes da atividade em lide, os quais serão examinados para fins de verificação e possível aplicação da Lei da BR do Mar com fulcro no desenvolvimento nacional.

A interpretação e avaliação dos dados da pesquisa e da própria Lei da BR do mar serão realizadas de forma comparativa a outras Leis de Países desenvolvidos mostrando desta forma como tais Leis ajudam ou protegem os diversos setores destes países e também os pontos críticos destas leis que podem ser catalisadores ou inibidores para o desenvolvimento destes países.

Para tanto, tal trabalho, a partir do Capítulo II, versará sobre alguns posicionamentos marítimos que determinam que o fator de segurança se faça primordial para a integração e o desenvolvimento de uma nação; no Capítulo III, comenta-se sobre a Lei BR do Mar, comentam-se algumas oportunidades criadas para a exploração de um modal mais competitivo para o país e seus objetivos principais; no Capítulo IV, apresenta-se uma idéia introdutória acerca da END, inicia a situação dos estaleiros no Brasil, estagnados desde 1980, bem como sua não-operacionalidade; e no Capítulo V, fala parcialmente da situação dos estaleiros no Brasil, até e algumas idéias que se fazem necessária para uma melhora real da situação precária que se encontra.

2. A GEOPOLÍTICA DO MAR E SEUS ELEMENTOS TEÓRICOS

Levando-se em consideração a temática a ser explorada, o presente trabalho pretende analisar apenas a forma do pensar geopolítico de Mahan, Mackinder e Spykman, propagadores do estudo geopolítico que contribuirão para os alicerces necessários ao embasamento da expansão do poderio marítimo.

Em relação ao pensar de Mahan,

Ele se diferenciava dos seus antecessores por se valer da análise histórica para sustentar sua argumentação. A história deveria ensinar lições que auxiliariam na formulação de novas políticas estratégicas. Pela primeira vez, a importância do mar para o desenvolvimento das nações utilizava a história como ferramenta para a estratégia marítima. (VIOLANTE, 2015, p. 225)

Mas antes de adentrarmos em alguns conceitos da teoria Mahaniana, faz-se necessário conceituar o chamado “poder marítimo”. Segundo Mello (1997) o poder naval é “mais restrito e se manifesta como poder especificamente militar, ao passo que o poder marítimo é mais abrangente e se concretiza na capacidade política, econômica e militar de uma potência em usar o mar.”

Cabe citar que, segundo Violante (2015), o termo “naval” está diretamente relacionado aos aspectos militares de toda uma estratégia, enquanto que o termo “marítimo”, por ser uma forma mais abrangente, pode envolver, além do aspecto militar, os aspectos geopolíticos, político-econômicos e psicossociais.

O fato de desenvolver uma campanha militar cujo objetivo é destruir o inimigo, geralmente contém uma tentativa de cortar e cercar uma parte ou o todo do grupo oposto.

A política apresentada externamente por um estado deve ser examinada, principalmente no que tange a localização deste estado no mundo, quanto ao seu tamanho e a topografia, juntamente com os recursos naturais, que devem tornar-se fatores importantes, além da posição do Estado para as relações internacionais.

A estrutura econômica, bem como sua localização regional, podem definir possíveis inimigos e aliados e, talvez, até os limites do papel de um país que participe do sistema de segurança coletiva. Uma imagem clara da localização geográfica pode fornecer a estrutura para uma compreensão dos problemas de segurança.

Desde o início da história, as montanhas e as planícies desse vasto continente, o velho mundo, determinaram a direção dos movimentos das pessoas e a força e a fraqueza dos estados são apenas um breve histórico da Europa.

É claro que os oceanos desempenham um papel mais significativo nas relações econômicas, culturais e políticas dos estados do velho mundo e que eles também determinam as relações entre o velho e o novo mundo.

Os contatos mais importantes entre os hemisférios oriental e ocidental são conduzidos pelo que se refere às comunicações marítimas, influenciados pelos Estados Unidos da América que só podia ser exercida na Europa e no extremo oriente, pelo tráfico marítimo. Assim, o poder dos estados da Eurásia só pode os atingir, efetivamente, apenas sobre o Mar.

A massa de terra e a topografia são fatores básicos e imutáveis que condicionam as relações interestatais e intercontinentais quando a paz e a segurança das Nações estão em jogo.

Nas áreas assentadas há muito tempo, a quantidade de pessoas que habita aquela região é, em si mesmo, uma indicação do potencial de poder, no sentido indicativo da capacidade daquele território sustentar a vida.

Os Estados Unidos da América são cercados, geograficamente, por uma massa terrestre da Europa, mais os continentes da África e da Austrália, tal área é 2,5 vezes o tamanho do novo mundo e, em relação à população, é 10 vezes maior; em relação à produção de energia, é aproximadamente igual.

O mar, seja como meio ou fator de segurança, é primordial para a integração e o desenvolvimento de uma nação.

2.1 Teoria de poder terrestre de Mackinder

Mackinder, em 1904, estudou detalhadamente as relações entre terra e o poder marítimo. Em uma escala global, ele usou um mapa centrado na Sibéria como ferramenta básica para sua análise e tratou a Europa não como centro do mundo, mas como uma das muitas penínsulas da massa terrestre eurasiática.

A análise de Mackinder começa com o *Heartland*, que o conceitua como localização "(...) no centro da Eurásia, estendendo-se do Volga ao Yangtzé e do

Himalaia ao Ártico” (Mundo, 2018)¹. A Sibéria, país de grande extensão era considerada uma unidade em termos de drenagem interna e acesso ao mar. Todos os seus rios drenam para o oceano Ártico ou para as águas interiores dos mares Cáspio e Aral; e nenhuma parte dela toca o oceano aberto, em ponto algum. Tribos nômades que habitaram tal região tentam alcançar o mar; destarte, exercendo forte pressão militar sobre os estados, que em várias épocas ocuparam as regiões costeiras.

O último território que Mackinder menciona é chamado de crescente interior e inclui, dentro de suas fronteiras, todos os estados continentais que tinham acesso direto ao mar. Exerciam, portanto, tanto o poder marítimo quanto o terrestre.

Além disso, estão as ilhas e continentes marítimos do crescente exterior. Enquanto franjas dos oceanos são ocupadas pelos continentes ultramarinos do hemisfério ocidental.

A constelação de poder no hemisfério oriental foi definida por Mackinder em relação entre relacionados do poder terrestre do *Heartland* e o poder marítimo do Reino Unido.

A segurança do Reino Unido se encontra na preservação do equilíbrio de poder entre os estados marítimos e continentais da ilha mundial, que vem a ser a Europa e uma grande parte da Ásia e África; assim, esta área pivô seria uma área centralizada, dentro da ilha mundial, sendo formada por uma parte da Europa e Ásia; e a *heartland* passara a ser o coração da desta área, onde seria, atualmente, a Europa oriental.

Se qualquer um dos dois ganhasse ascendência, todo o continente e a área pivot seriam dominados e controlados por uma única potência.

Segundo Mackinder², com essa vasta massa terrestre como base, uma força marítima poderia ser desenvolvida e derrotaria o Reino Unido com facilidade.

Além de via indispensável de comunicação, o mar é uma importante fonte de recursos biológicos, energéticos e minerais. Com o desenvolvimento de novas tecnologias e com a demonstração novas pesquisas que verificam a possibilidade de exploração de recursos noutras áreas do oceano, a influência do mar, além das áreas costeiras onde vive a maioria da população mundial, avança agora em direcção ao oceano. (COIMBRA, 2009/2010, p. 8)

¹ Relações Internacionais. Disponível em: <<https://mentemundo.com.br/site/2018/12/07/os-100-anos-do-heartland-o-rimland-e-a-regiao-em-eterno-conflito/>>. Acesso em 31 Jul 2022.

² SPYKMAN, The Geography of the Peace. Disponível em: <<https://ia904502.us.archive.org/34/items/the-geography-of-the-peace-nichoals-spykman-1943-questia/THE%20Geography%20of%20the%20Peace%20-%20Nichoals%20Spykman%20-%201943%20-%20Questia.pdf>>. Acesso em 31 mar. 2022

O Reino Unido, através de sua política externa, deveria impedir qualquer integração de poder no continente europeu e, em particular, garantir que nada levaria a uma aliança militar efetiva entre a Rússia e a Alemanha.

Na topografia da massa terrestre da Eurásia, verifica-se a existência real de uma planície central cercada por um anel de montanhas que se estende da Escandinávia até a Sibéria, impedindo, então, a aproximação de pessoas da área do interior ao oceano. Além dessas barreiras montanhosas, estão as regiões costeiras de planície da Europa, Oriente Médio, Índia e China.

O mapa de Mackinder não mostra essas características topográficas que formam a estrutura para a sua concepção.

A planície continental central pode continuar sendo chamada de *Heartland*, na verdade é igualada a extensão política da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS).

Além da barreira montanhosa, a região costeira chamada por Mackinder de crescente interior poderia ser chamada mais efetivamente de Rimland, definindo, assim, seu caráter com precisão.

Assim, a importância conceitual do *Heartland* foi sugerida, inicialmente, por Mackinder, pela concepção do valor de uma posição centralizada, com linhas interiores de comunicação que se tornaram poderosas e unificadas pelo desenvolvimento do transporte terrestre, até um ponto que poderia começar a competir com a comunicação marítima.

Os fatos reais da economia e geografia russa não deixam claro se o *Heartland* é, ou será, em um futuro próximo, um centro mundial de comunicação, mobilidade e potencial de poder.

É um erro pensar que todo *Heartland* é uma região de alto potencial para produção agrária. A ferrovia/rodovia e o avião certamente criaram novas mobilidades no centro de massa terrestre eurasiático. Esta área é cercada ao norte, ao leste, ao Sul e ao sudoeste pelo gelo e pelas temperaturas congelantes durante grande parte do ano, além das montanhas imponentes que formam suas fronteiras.

O fato de o centro do *Heartland* estar no centro da massa da terra eurasiática fornece uma vantagem da comunicação interior com as terras do crescente interior.

O Reino Unido provê linhas externas por meio uma rodovia circunferencial ao redor das montanhas da Eurásia! A Rússia possui linhas de comunicações interiores.

As implicações estratégicas da posição do *Heartland*, isto se relacionado ao Reino Unido, só tem sentido se a força militar a ser aplicada na fronteira indiana se tiver origem no Reino Unido.

2.2 Teoria do poder marítimo de Mahan

O desenvolver-se do poderio marítimo concedeu ao poder político dos estados da Europa Ocidental acesso as costas dos continentes mais distantes. O fato fundamental que fora responsável pelas condições da atual era de política mundial foi o desenvolver da navegação oceânica, bem como a descoberta de rotas marítimas para a Índia e para América. A amabilidade marítima é o princípio de uma base para um novo tipo de estrutura geopolítica, o Império Ultramarino.

Não existem soluções ótimas para o desenho da estrutura de segurança, relacionando ou não as marinhas e as guarda-costeiras. A situação geográfica, os recursos disponíveis, a estrutura interna e o próprio conceito de segurança que cada estado edifica para si serão diferentes. (COIMBRA, 2009/2010, p. 24)

Antigamente, a história nos fornecia um tipo de padrão de grandes potências terrestres, baseadas no controle de massas de terras contíguas, como os impérios romanos, chineses e russos! Agora, o mar se tornou uma grande artéria de comunicação e nos foi dada uma nova estrutura de grande poder, além da enorme extensão.

Foi esse poder marítimo que tornou possível conceber o continente da Eurásia como uma unidade e é a força marítima que governa as relações entre o velho e o novo mundo.

Essa mudança na organização do poder foi reconhecida e analisada em 1890, pelo Almirante Alfred Thayer Mahan³.

Alfred Thayer Mahan recebeu a alcunha de "evangelista do poder marítimo", por Margaret Tuttle Sprout (MONTEIRO, 2011, *apud* VIOLANTE, 2015, p. 225), no momento em que publicou, no ano de 1971, um artigo sobre esse personagem

³ SPYKMAN, The Geography of the Peace. Disponível em: <<https://ia904502.us.archive.org/34/items/the-geography-of-the-peace-nichoals-spykman-1943-questia/THE%20Geography%20of%20the%20Peace%20-%20Nichoals%20Spykman%20-%201943%20-%20Questia.pdf>>. Acesso em 31 mar. 2022

histórico, o qual modificou para sempre a forma com que o mundo deveria enxergar a importância capital marítima para o bom desenvolvimento de muitas nações. Sprout iniciou seu artigo dizendo que “nenhuma outra pessoa teve tão diretamente e profundamente influenciado a teoria do poder marítimo... como Alfred Thayer Mahan.”

Mahan começou a formular sua teoria de poder marítimo baseado em fatos históricos ocorridos no passado e que poderia ter ocorrido ou o que poderia ter sido evitado em guerras passadas, caso os grandes decisores tivessem se valido da utilização mais efetiva do poder marítimo. Portanto, com sua teoria, ele queria além de mostrar quão importância tinha o mar para como fundo de apoio ao desenvolvimento das nações, a compreensão dos princípios que regem a guerra no mar, desde ainda a idade antiga, e, ainda, buscar que fosse despertado, na classe política dos EUA, a justa necessidade para efetuar políticas marítimas para o seu próprio desenvolvimento.

Sua metodologia se baseou em uma perspectiva historiográfica comparada, utilizando-se também de uma sistematização teórica, comparando-a com a guerra naval e a terrestre; o exemplo a ser adotado, o Reino Unido.

Mahan era defensor de que o transporte marítimo era mais rápido e econômico que o terrestre e embora reconhecesse que a ferrovia transportasse bens continentais tão eficientemente quanto o navio, o último se fazia fundamental ao comércio internacional e continuaria a ser, por muitos anos. Assim, para que acontecesse o desenvolvimento comercial, tinha que ser pelo meio marítimo, base fundamental à prosperidade nacional, e assim deveriam ser atendidos três aspectos fundamentais político-econômicos.

Primeiro, a produção com a necessidade da troca de seus bens para uma melhor base econômica do país como suporte fundamental de desenvolvimento, segundo o "shipping", que na língua inglesa tem como significado a capacidade de transporte de bens pelo mar, navios mercantes e suas tripulações, com a expansão da Marinha mercante e por fim as colônias e entrepostos, tanto comerciais como militares, que facilitariam e aumentariam as ações de "shipping" e as operações de troca. Esses três aspectos ficaram conhecidos como "trindade mahaniana", que são: povo, as forças armadas e o governo.

Economicamente, conseguiu aproximar os países e fazer fluir as trocas comerciais e de serviços. Porém, além das relações econômicas, este processo envolve as demais áreas que integram as sociedades, como a cultura, educação, política e outras. (COIMBRA, 2009/2010, p. 13)

Na sequência, as características geopolíticas surgidos com a teoria de Mahan passarão a ser analisados, representados por seis fatores que influenciam o poder marítimo, a saber: localização geográfica, extensão territorial, estrutura física, tamanho da população, caráter do povo e do governo.

A localização geográfica de um país mudará a dinâmica natural de seu desenvolvimento oceânico. Mahan mencionou a importância das nações insulares, aquelas que possuem duas costas e as que têm uma posição favorável em referência às rotas comerciais e países hostis.

Por isso, reiterou a importância da GB como nação insular com posição privilegiada no Canal da Mancha e controle na época de locais estratégicos no mediterrâneo, tais como o canal do Suez, Gibraltar e Malta.

Nesse entendimento, afirmou que ter o controle existente da região do Caribe se faz essencial para os Estados Unidos, especialmente Panamá, Santa Lúcia, foz do Mississipi, que será o ponto básico na formação de um triângulo geopolítico, conhecido como "Triângulo do Caribe".

Em seu pensar lógico, os países da Jamaica, Cuba e Panamá são vistos como locais estratégicos. Cuba estará no centro do triângulo. A Jamaica possui uma boa posição geopolítica quanto às proximidades com o Caribe.

Assim, ainda nesse pensar, quem domina Cuba, passa a ter o domínio do Golfo do México. Cuba passará a invalidar a Jamaica. Afinal, quem passar a controlar o Mar do Caribe, passará a controlar o eixo de comunicação existente entre o Pacífico e o Atlântico (ALMEIDA, 2010b). Nesta visão, sua teoria pode ser comparada à geopolítica clássica de Mackinder de que "quem controla o coração, controla a ilha central, quem controla a ilha central, controla a ilha mundial, que controla o mundo" e já pensar de Spykman, "quem controla o poder mundial é quem é capaz de cercá-lo."⁴

Neste caso, a ilha mundial passaria a ser a Europa e a maior parte da Ásia e da África; a área uma determinada área central dentro da ilha mundial, composta por partes da Europa e da Ásia; e o heartland seria a parte do coração dessa área pivô, onde seria, atualmente, a Europa oriental.

⁴ Relações Internacionais. Disponível em: <<https://mentemundo.com.br/site/2018/12/07/os-100-anos-do-heartland-o-rimland-e-a-regiao-em-eterno-conflito/>>. Acesso em 31 Jul 2022.

2.2.1 Conformação Física.

O posicionamento geográfico interno de um país afeta, mormente, o seu desempenho de poder naval. Os fatores apresentados por Mahan basicamente, são: a) as reentrâncias da costa (formando portos e baías de águas naturais e profundas), onde podem ser construídos bons portos, bases navais e ancoradouros; b) uma geografia segura “versus” um meio ambiente com uma geografia desafiadora, criando um "traço paralelo" entre a França e a GB.

Nesse viés, Spykman defendia sempre uma forma de política externa, uma ação americana intervencionista. Partindo desse pensar, desse pressuposto, que as condições geográficas que um país possui, passa a determinar suas estratégias de segurança. Essa segurança se fazia indispensável para que os Estados Unidos ultrapasse esses limites de suas fronteiras.

A Grã-Bretanha, com isso, terá fácil acesso ao mar, a partir do seu interior, pois já tinha controle das rotas marítimas, enquanto a França, mesmo possuindo bons portos no Mediterrâneo e no Atlântico, como Toulon e Brest, tem a GB a caminho do Gibraltar, limitando-o com a promessa de "nunca dividir a frota"; e a área territorial era também importante. Países com diferentes "partes" de território – arquipélagos, colônias e territórios ultramarinos serão mais incentivados a desenvolver seu poderio naval a fim de proteger seus interesses. Como exemplo, pode-se citar a Inglaterra, a França e o Japão (MAHAN, 1890).

No entanto, grandes posses são inúteis sem investimento em uma marinha bem armada para guerras, com navios mercantes fortes. Com um poder marítimo aparentemente fraco, pode-se levar a um colapso total do controle sobre as colônias, levando ao poder inverso do desenvolvimento nacional.

2.2.2 Extensão do Território

Mahan acredita que grandes extensões de litoral podem dificultar, principalmente, o desenvolver de um poder marítimo. A expansão do território deve ser igual ao tamanho de uma possível população; caso não, esta pequena população, mesmo que esteja preparada para defendê-la, poderá enfraquecer a capacidade do poderio naval. (MAHAN, 1890).

Como exemplo, ele lembrou a Guerra da secessão, os estados confederados tinham uma excelente marinha de guerra, além de navios modernos, como o USS Monitor, um encouraçado que muito dificultava os ataques do inimigo – e uma artilharia poderosa... todavia, não tinham a quantidade de marinheiros necessárias para operar essas embarcações. (VIDIGAL; ALMEIDA, 2009).

Outro fator relevante é a capacidade existente em dispor de matérias-primas para uma possível guerra naval. No entanto, matérias-primas essenciais, como combustível, materiais para construção de novos navios, bases e ancoradouros, de nada servirão se não houver a expertise necessária para usá-los bem (MAHAN, 1890).

Como exemplo, pode-se criar uma ponte entre a real importância da extensão de todo o território e do USS Monitor, mostrando a necessidade de que a tecnologia, com a devida qualificação, é adequada a sua população.

2.2.3 Tamanho da População

A interpretação de Mahan (1890) quanto ao tamanho populacional é basicamente, semelhante à interpretação atual de Mearsheimer (2007). Populações maiores terão populações marítimas maiores (no sentido militar e econômico) e, além disso, terão maiores reservas para suprir as baixas da guerra. Além disso, uma população maior permite a produção de mais itens navais (como peças e até navios). Um país com grande população não precisa necessariamente ter sempre uma grande marinha, mas uma marinha suficientemente forte para resistir à agressão até que seja possível consigam treinar mais marinheiros e que novos navios construídos.

Como um resultado desse pensar analítico, o professor Longo (2007) reitera quanto a capacidade científica, relacionada-a à capacidade inovadora na produção de serviços e bens cientificamente atuais para com a sua tecnologia, tornou-se um termo econômico, político e militar entre as nações. Como resultado, países que possuem vantagens comparativas em relação a seus territórios e populações, com capacidades científicas e tecnológicas, serão bem menos vulneráveis e tenderão a se colocar nos polos do poder econômico, militar e político, de uma forma global.

Segundo Coimbra (2009/2010, p. 16), e

De acordo com o estratega Mahan, que considerava que os elementos principais que afectavam o Poder Naval de um Estado são “a posição

geográfica, a dimensão da sua costa e a área apropriadas para portos de comércio, a população e a sua inclinação para o comércio, era fundamental a existência de uma política de governo que aumentasse a produção industrial e o comércio.

Essa ideia aparece em outra visão mahaniana, de que uma indústria naval deve ser autônoma e forte, isto visando, se necessário, atender ao interesse nacional.

Ainda nesse pensar, segundo Longo (2007), diz que o Brasil estará numa situação única, pois possui uma vasta população e território, abundante em energia e matéria-prima, mas ainda considerado como “caminhando”, com pouca experiência, em se tratando de desenvolvimento nas áreas científicas e tecnológicas.

2.2.4 Caráter da população

Como Mahan hipotetizou, quanto mais uma determinada população ligar-se ao comércio, mais ela buscará interesses materiais além de seu local físico, aumentando, assim, seu poder marítimo e naval. Ou seja, o quanto maior sua população, mais desenvolvida a indústria de construção naval. No entanto, Mahan notou uma diferença nas formas de deixar as nações mais ricas. Para Mahan, passar a investir na produção viria a garantir uma base material mais sólida e permanente para servir à produção naval, como o fez a Grã-Bretanha; ao contrário dos estados ibéricos e da França (em menor grau) que buscam liquidez sobre a produção (metalização). Essa acumulação de capital mostrou-se insignificante e teve impacto significativo nesses países (MAHAN, 1890; ALMEIDA, 2009d).

Faz-se interessante perceber que todos os países que estão comprometidos com o comércio mundial são os que passaram pela revolução industrial interna de uma forma mais rápida, o que lhes permitiu desenvolver suas indústrias, através do incentivo e da proteção do Estado, mesmo sendo considerados países politicamente livres. O crescimento dessa indústria bélica pode ser descrita com este exemplo. Em sua análise, no entanto, Mahan apontou para o etnocentrismo semelhante ao modo como os americanos atualmente veem a população não-ocidental. Como pessoa religiosa (protestante), Mahan acreditava no fardo dos brancos (WASP – White, Anglo Saxon, and Protestant) e acreditava em seu papel como ação na civilização do mundo através da colonização. Não deixa de ser uma justificativa totalmente etnocêntrica que forçava para que os países europeus passassem a adquirir colônias, passando a dominar a

política, a cultural e, economicamente, outras nações. (MELLO, 1997, *apud* VIOLANTE, 2015, p. 234).

Esses conceitos de uma missão de cunho civilizatório e destino manifesto nos remetem a uma análise contemporânea de Ferres Jr (2005). Em seus estudos sobre a sociedade americana, publicado em seu livro "A história do conceito de "Latin America" nos EUA, identificou, entre outras, dois conceitos (americanos) e outros que tinham conotações positivas e negativas para eles. A partir dos pré-conceitos das sociedades que fosse mais desenvolvida, os conceitos negativos tendem a se generalizar e ganhar centralidade como sinal de inferioridade.

Como exemplo, nos Estados Unidos é predominantemente protestante; assim como Mahan e outros são países são de origem católica, ainda mais com o catolicismo trazendo um atraso. Novamente, observam-se a legitimidade da dominação dos "países menores" e a superioridade da "civilização".

2.2.5 Caráter do Governo

Deve ser considerado como a "chave" dos seis elementos. O país deve possuir a capacidade de completar o quadro de funcionários públicos (os políticos) que sirvam a interesses nacionais. Orientar a política para aumentar o poder naval deve ser o foco principal do governo. Em tempos de paz, isto significa o desenvolvimento econômico (mormente da indústria marítima), acesso a uma variedade de "portos seguros" como bases, entrepostos comerciais, além da construção de uma marinha que possa defender-se de qualquer inimigo. Em tempos de guerra, um rápido desdobramento de mais navios/marinheiros se torna suficiente, pois a Marinha estará preparada logisticamente. Portanto, o governo deve confiar na competência de seus comandantes (MAHAN, 1890).

Embora a missão primária das marinhas será sempre a que está relacionada com a defesa do Estado, em tempo de paz, esse conceito alarga-se e com ele as exigências das sociedades e dos governos por uma maior actuação nas mais diversas missões. (COIMBRA, 2009/2010, p. 23)

Por espelhar-se nos exemplos da GB, Mahan acreditava que políticos governantes não despóticos tendiam a evitar vultosos gastos com um poderio naval, quando comparados a outros governos autoritários (MAHAN, 1890).

Esse conceito se opõe à teoria da paz perpétua⁵ de Kant de 1795, que exigia o pronto estabelecimento de uma constituição puramente republicana (com a representação popular e separação de poderes) dentro do estado, uma aliança de estados em nível internacional, com o reconhecimento dos direitos individuais de forma mundial. Talvez com um movimento desses a guerra pudesse ser evitada e alcançada a paz. Pode-se ver, novamente, um lado conservador, defendendo um governo autocrático sem levar em conta os desejos do povo na definição da política pública do país.

Ao discutir o "caráter do governo", Mahan defendeu o pensar de Clausewitz, em que ele cita que "a guerra é uma continuação da política de outras maneiras"; porém, em épocas de guerra, tudo será sob a total responsabilidade do Comandante da Marinha. Essa posição contraria, em princípio, um dos fundamentos de Clausewitz, que declara a separação dos poderes militar, político e popular.

Em seus vários escritos, no entanto, Mahan realmente defendia esse princípio que era contido na trindade paradoxal de clausewitziana (conforme citadas à pag. 21). Em uma análise criteriosa, mostra-se que o que ele prega é a não ingerência civil em questões de estratégia e tática militar. A esse respeito, ele lembra novamente Jomini (1947), que procurou restaurar, através da eventual profissionalização dos oficiais, a separação entre os mundos militar e civil que as revoluções americana e francesa havia extinguido, de forma definitiva do seio militar.

Faz-se interessante citar que, posteriormente, em meados do século XX, Huntington (1996) desenvolveu um conceito sobre as relações civis-militares, na qual defendia o objetivo controle do poder político dos militares⁶. Assim, o controle civil político sobre as questões basicamente militares fora limitada apenas no que era tangente a treinamento e doutrina. Entretanto, o controle civil é completo para

⁵ É um projeto filosófico de Kant, que tem como ponto central, a fé na força da razão, frente ao poder e na existência de uma OI e de uma constituição universal que garantiriam uma paz duradoura entre os Estados. Em "A Paz Perpétua", Kant propõe um meio de interação pacífica entre os Estados, em que a guerra é eliminada e só se faz presente para fins estritamente necessários. Entende, ainda, que os Estados não podem sobrepor-se uns aos outros, nem impor seus interesses políticos dentro de uma estrutura estatal interna consolidada.

⁶ As Forças Armadas estadunidenses consideram a teoria de Huntington como uma "teoria normal", uma vez que está adequada aos interesses militares de autonomia, que faz com que sua profissionalização, não volte sua força contra o próprio Estado que lhe deu origem.

determinar aonde e como a força é usada. Essa relação ainda pode ser observada nos Estados Unidos hoje.

No entanto, no que diz respeito à estratégia, Baylis e Wirtz (2002) argumentam que ela não pode ser vista apenas em no que é relacionado a poder militar e os objetivos de guerra. Ao conceituar tal expressão, os autores reiteram a visão revelada por Gray (*apud* Baylis e Wirtz, 2002) de que a estratégia pode ser usada com o uso incontinente de força militar para alcançar tais objetivos ditos políticos. Portanto, não é impossível separar política e estratégia, uma vez que a estratégia é a ponte entre objetivos políticos e meios militares, o que exige que especialistas em pesquisa estratégica compreendam tanto as questões políticas quanto as operações militares.

No início das considerações finais desta seção, pode-se afirmar que Mahan lançou as bases de toda uma forma de pensar naval e fora reconhecido, na época, que tal poder marítimo era o princípio que viria a determinar o declínio ou crescimento da hegemonia das potências.

Como resultado de seu trabalho, pode-se falar que foram feitas as seguintes contribuições: a) validação das políticas navais e coloniais das potências européias, do Império Russo e do Japão; b) a crescente corrida armamentista naval na Europa até a Primeira Guerra Mundial, especialmente foi entre a Alemanha e a Grã-Bretanha; c) foi utilizada na construção de grandes frotas de capitais no final do século XIX, inclusive no Brasil; e d) foi principalmente o surgimento de outros teóricos do poder marítimo e foi, portanto, um fator positivo em suas teorias da época (ALMEIDA, 2009d, 2010b).

Ao contrário da Marinha Britânica, ao final do séc. XIX, a Marinha Americana foi reduzida a uma “marinha litorânea” com “águas marrons”, menos custosa, tecnicamente desatualizadas e despreparadas para uma guerra moderna, ao invés de uma “marinha de águas azuis”, mais completa. Mahan foi apenas um dos muitos americanos que veem uma grande e moderna marinha de “água azul” como uma oportunidade para realizar as ambições do governo dos Estados Unidos.

Claramente estabelecido seu foco, mais precisamente nos navios de guerra, continuaram até a Segunda Guerra Mundial. No entanto, nem Mahan nem Jomini consideraram o novo teatro com as novas formas de guerra introduzidas pela tecnologia, que vieram a constituir uma evolução na natureza da guerra, ou o que hoje é chamado de revolução militar.

Muitos anos atrás, Friedrich Engels (1820-95), que era conhecido como “Manchester General” por seus vastos conhecimentos militares, observou em seu livro

“Anti-Dühring – Teoria da Violência” (1877), que esta revolução tecnológica fora impulsionada por alguns eventos da época, tais como a revolução da pólvora, a padronização de calibres, o advento do couraça e das inovações que não foram tecnológicas, mas que surgiram com a Revolução Francesa, que, além das revoluções em terra, levaram a mudanças para as Forças Armadas e nos métodos de estratégia naval, aplicadas em guerra.

Como Mahan articula sistematicamente, com o objetivo de legitimar sua interpretação da história, de uma forma científica (no modelo jominiano) em defesa de uma marinha de guerra forte, uma grande marinha mercante e uma indústria naval desenvolvida plenamente, com conceitos modernos; todavia Mahan não se fez prestar atenção a esses novos conceitos, o que deve ser considerado como uma fraqueza na sua teoria.

Em verdade, seu objetivo de pesquisa era trazer a tona um sistema teórico que deveria ser formado, então, pelo princípio de uma pura validade universal, independente do tempo em que fosse aplicado, sem medo do progresso tecnológico, como fez Jomini na guerra terrestre.

Em suma, Mahan abordou os pensares de Jomini em termos militares, dando mais ênfase às táticas e operações de combate do que à estratégia seria definida por princípios imutáveis da guerra. Um governo com visões expansionistas, conservadoras e hegemônicas, se seguir o conceito da “trindade marítima” alcançar a hegemonia e, assim, vir a se tornar uma grande potência.

2.3 Teoria do Rimland de Spykman

Na concepção de Mackinder, o crescente interior dos estados anfíbios (é conhecido como as fímbrias ou o próprio *Hinland*) que cercam o *Heartland* consiste em três sessões: a costa europeia; a terra do deserto do Oriente Médio; e a região das Monções Asiáticas.

A terra das Monções está bem protegida pelo *Heartland* por uma série de barreiras do Himalaia e do Tibet, as vastas regiões desérticas e montanhosas de Xin Jiang e Mongólia.

O *Rimland* da Eurásia deve, e pode, ser notado como uma região intermediária situada entre o *Heartland* e os mares marginais. É uma vasta zona "tampão" de conflito

entre poderes marítimo e terrestre. Olhando em ambos os sentidos deve operar anfibiamente, defendendo-se por terra e por mar. No passado, teve de lutar contra o poder terrestre do *Heartland* e contra o poder marítimo do Reino Unido e Japão. Sua natureza anfíbia está na base dos seus problemas de segurança.

Em uma análise, Mackinder define a grande região desértica da África como uma área continental inacessível ao poder marítimo e, portanto, um centro do sul comparável ao centro do norte da África. Tal conceito agrega valor na compreensão da história política da África antes da incorporação desse continente pelo homem branco.

Tal conceito possuía validade nas relações entre Reino Unido – Rússia desde que o envolvimento circunferencial do velho mundo passasse pelo Cabo da Boa Esperança. Desde a conclusão do canal de Suez, esta interpretação perdeu o significado prático, não fazendo sentido usar um termo que designa uma área como impenetrável para um poder marítimo quando esta área foi transformada por este poder.

O *heartland* do sul difere, em um aspecto básico e fundamental, do *Heartland* do norte, pois não possui poder político, tampouco potencial de poder próprio, não é sede de pressão externa em direção ao crescente e não funciona no quadro global total, semelhante ao *Heartland* do Norte.

2.4 Análise entre as teorias de Mackinder x Spykman

O padrão geral de ação política no continente eurasiático foi definido por Mackinder no que refere a pressão dos povos nômades no *Heartland* contra os estados do *Rimland*. O estado russo deu continuidade neste padrão, que fora estabelecido pelos nômades.

A posição do Reino Unido repousava sobre um cerco marítimo da massa terrestre eurasiática, mantida pelo seu poderio naval, no decorrer de uma rota marítima circunferencial. Tal posição poderia ser ameaçada pelo surgimento provável de um poder marítimo concorrente no litoral do continente ou pela penetração do poder terrestre russo na costa.

Mackinder declarou, em 1919, que estava convencido de que qualquer conflito na Europa seria uma oposição entre potências terrestre e marítima, que o caráter verdadeiro da guerra só era visível depois que a Rússia fosse derrotada.

Ignorar três anos de resistência russa na frente oriental seria possível? O poder terrestre russo versus o poder marítimo britânico é citado no trabalho de Mackinder, tal embate, para ele, era uma oposição inevitável.

Para Spykman⁷ isto se trata de uma falácia, pois tal oposição nunca foi inevitável. Em três grandes guerras: napoleônicas, primeira e segunda guerra mundial, o Reino Unido e a Rússia se alinham contra o poder do *Rimland* liderado por Napoleão, Willhelm e Hitler.

Segundo um ditado de Mackinder, que diz que "Quem controla a Europa Oriental governa o *Heartland*, quem governa o *Heartland* governa a Ilha mundial e quem governa ilha mundial, governa o mundo", isto é falso. É dita que para a política do poder do velho mundo deve ser: "Quem controla o *Rimland*, governa a Eurásia, quem governa a Eurásia, controla os destinos do mundo".

A ameaça aos Estados Unidos da América sempre foi uma real possibilidade de os *Rimland* serem dominados por uma única potência. Se o Japão não fosse combatido, poderia ter saído da guerra com total controle do *Rimland* asiático.

Em um conceito de *Heartland* mais recente, expresso por Mackinder, reconheceu a importância predominante do *Rimland*, bem como uma necessidade de colaboração do Reino Unido, da Rússia e dos EUA para impedir o crescimento do poder alemão na área.

Mudou-se, então, a fronteira do *Heartland* para o rio Yenisei e diminuiu a ênfase na região das pastagens da Sibéria central, e o foco do poder soviético, a Oeste dos Urais.

Assim, o *Heartland* se torna menos importante que o *Rimland*, e a cooperação do poder terrestre com o poder marítimo do Reino Unido, da Rússia e dos Estados Unidos da América que passará a controlar o litoral europeu, como também as relações de poder no mundo.

No acordo de Spykman, nunca houve uma simples oposição dos poderes terrestre e marítimo. Em um alinhamento histórico sempre foi entre membros do *Rimland* com o Reino Unido contra outros membros do *Rimland* com a Rússia ou o Reino Unido e a Rússia, unidos contra um poder dominante do *Rimland*.

⁷ SPYKMAN, The Geography of the Peace. Disponível em: <<https://ia904502.us.archive.org/34/items/the-geography-of-the-peace-nichoals-spykman-1943-questia/THE%20Geography%20of%20the%20Peace%20-%20Nichoals%20Spykman%20-%201943%20-%20Questia.pdf>>. Acesso em 31 mar. 2022

3. ANÁLISE DA “BR DO MAR” EM PERSPECTIVA COMPARADA

Esta pesquisa se limitou a navegação de cabotagem no Brasil, no que tange a uma forma de navegar entre "cabos", sem perder a vista da terra, entendendo que tal navegação só pode ocorrer entre portos de um mesmo país. Assim, a cabotagem é de grande valia em prol do desenvolvimento de nosso país, considerando-se sua vasta extensão litorânea navegável. Aliando-se a este conceito, estas atividades de cabotagem costeiras podem ser realizadas no mar, em rios ou lagos nos interiores do país.

Segundo Vergara (2016), a

Relevância do estudo é a resposta que o autor do projeto dá à seguinte indagação do leitor: em que o estudo é importante para a área na qual você está atuando, ou para a área na qual busca formação acadêmica, ou para a sociedade em geral? Em outras palavras, nessa seção o autor justifica seu estudo, apontando-lhe contribuições de ordem prática ou ao estado da arte na área.

Segundo De Oliveira (2022), o presidente Jair Bolsonaro sancionou a Lei 14301/2022, chamada de BR do Mar. Como já fora dito anteriormente, o projeto partiu de premissas equivocadas e adotou medidas meramente ideológicas, acreditando que o livre mercado desenvolverá o setor de cabotagem (navegação entre portos nacionais), ao permitir o serviço a empresas estrangeiras, que utilizarão navios trazidos do exterior.

Nesse estrito contexto, este trabalho buscou estudar a Lei BR do Mar (Lei 14.301/2022), suas oportunidades e os desafios que visam o puro ato de desenvolver o país, tendo como seus principais objetivos: aumentar a disponibilidade da frota dentro do território nacional; promover o desenvolver da indústria naval costeira (de cabotagem), revisar a política de cabotagem vinculações à política de construção naval; e otimizar o uso de recursos originados da arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Com efeito, o exame qualificado da Lei da BR do Mar contribui, em muito, para esses fins, na medida em que pode transformar-se em um verdadeiro paradigma de potencialização da navegação de cabotagem e, conseqüentemente, de alavancagem da indústria naval brasileira.

Em adição, este trabalho se sustentará com base legal no preconizado na Política Nacional de Defesa, por meio do Objetivo Nacional de Defesa "(OND I) – Garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial que deriva para duas estratégias de defesa"; "ED-1 – Fortalecimento do Poder Nacional", que significa incrementar todo tipo de meios que dispõe a Nação (infraestruturas, instaladas e potenciais, e capital humano); bem como aperfeiçoar os procedimentos de emprego dos recursos utilizados na aplicação das expressões do Poder Nacional, com ênfase na expressão militar; e "ED-2 Fortalecimento da capacidade de dissuasão", tal estratégia significa desenvolver, aprimorar e consolidar os fatores que conferem ao País condições para desestimular qualquer ação hostil contra sua soberania, seus interesses, anseios e aspirações.

Os temas de pesquisa provaram ser uma fundamental base para a projeção do poder marítimo do Brasil e, na sua esteira, com ele, o próprio desenvolvimento nacional. Nesse pensar, uma revisão mais detalhada da Lei BR do Mar ajudará a atingir esses objetivos, pois poderia ser um verdadeiro paradigma para o aprimoramento da cabotagem e, assim, o aproveitamento da indústria naval brasileira.

Assim, baseado nas premissas pontuadas acima, conclui-se como relevante o tema escolhido sob a ótica dos aspectos relacionados à Segurança, Defesa e Desenvolvimento do nosso País.

3.1 A Lei da “BR do Mar” propriamente dita

A BR do Mar (que instituiu o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem), traz, segundo Flávio Benatti, vice-presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), uma grande e excelente oportunidade de negócios para o Brasil.⁸

A nova regra dá permissões para que as empresas possam atuar sem terem frota própria de embarcações, mediante fretamento de navios da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBN-i).

O Brasil, com uma costa de tal magnitude, banhada pelo mar, perde várias oportunidades, às vezes por uma questão de legislação. É isso que a BR do Mar busca

⁸ Entenda como a nova regra impacta a logística no Brasil (2022). Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/business/br-do-mar-entenda-como-a-nova-regra-impacta-a-logistica-no-brasil/>>. Acesso em: 25 Ago. 2022.

encerrar, criando oportunidades para a exploração de um modal mais competitivo para o país.

A Lei da “BR do Mar” tem como os seus objetivos principais:

- incrementar a disponibilidade e qualidade do transporte por cabotagem;
- Incentivar à concorrência e competitividade na prestação de serviços de cabotagem;
- Aumentar a disponibilidade da frota em território nacional, incentivar a formação e qualificação dos marítimos nacionais;
- Promover o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem no país;
- Rever a articulação entre a política da navegação de cabotagem e a política de construção naval;
- Incentivar as operações de cabotagem especial e o consequente investimento em instalações portuárias para atender cargas de tipos, rotas ou mercados ainda não existentes ou incorporados na cabotagem brasileira; e
- Otimizar o uso dos recursos oriundos da arrecadação do AFRMM;
- Diretrizes da Lei;
- Segurança nacional;
- Estabilidade regulatória;
- Regularidade da prestação das operações de transporte;
- Otimização do uso de embarcações afretadas;
- Equilíbrio da matriz logística brasileira;
- Incentivo ao investimento privado;
- Promoção da livre concorrência;
- Otimização do uso de recursos públicos;
- Contratação e qualificação profissional dos marítimos nacionais;
- Inovação, desenvolvimento científico, tecnológico e desenvolvimento sustentável;
- Transparência e integridade.

O programa **BR do Mar** visa facilitar a expansão dos negócios de cabotagem, bem como a entrada de novas empresas. A principal proposta de alteração da legislação é aumentar a possibilidade de afretamento das EBN's, sem a **necessidade de possuir embarcação própria** que, segundo Julião (2022), pretende “trazer

incentivo para a utilização do modal marítimo, para se ter custo de frete menor e assim seja beneficiado o transporte das mercadorias.”

A mudança é apresentada de forma equilibrada, mantendo o empenho da empresa em possuir frota própria, o que contribui para a principal característica buscada pelos potenciais usuários de cabotagem: **a regularidade.**

3.2 A navegação no mundo

A liberalização do comércio de bens e serviços é uma meta mundial, acertada e discutida no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC), e diversos setores tiveram novas regras estabelecidas ao amparo do *General Agreement on Tariffs and Trading* (GATT). Outros, como a navegação marítima, estão com suas negociações paralisadas devido à alta complexidade do seu mercado e das suas relações comerciais e estratégicas.

Assim, a utilização da navegação pelo mundo se torna, muitas das vezes, uma alternativa economicamente mais viável que outras formas de transporte, ou até mesmo o deslocamento do navio, por grandes distâncias, considerando-se que:

I. a mudança é apresentada de forma equilibrada, mantendo o empenho da empresa em possuir frota própria, o que contribui para a principal característica buscada pelos potenciais usuários de cabotagem: a regularidade;

II. os impactos econômicos são relevantes para os países que não possuem frota e dependem da frota disponível no mercado. O impacto para os exportadores brasileiros já fora relatado em diversas vezes, envolvendo flutuações de frete e disponibilidade de contêineres;

III. o frete internacional é muito instável, seja a granel ou em contêineres;

IV. as alterações nas tarifas de fretes são resultado das decisões de investimento dos navios dos armadores (empresas de navegação), bem como a procura dos diversificados mercados que usam a navegação. Um aumento na demanda chinesa causa impactos no frete do mundo todo.

V. alguns países adotaram uma legislação para atrair o registro de embarcações. Os impostos nesses países diminuíram. A maior parte da frota internacional está registrada em um desses países.

VI. De acordo com a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), grande parte dos países desenvolvidos possuem políticas de incentivo ao transporte marítimo para manter as frotas conectadas aos seus respectivos mercados.

VII. a proteção da cabotagem costeira está implementada nas principais economias do mundo, inclusive nas mais livres, e está presente em 80% dos países costeiros que são membros da ONU. **Um dos países mais fechados são os Estados Unidos**, em que, apenas navios construídos no país, de propriedade de empresas americanas, com tripulação nacional própria, podem navegar ao longo da costa. Na Austrália, este mercado abriu, mas teve de ser revertido em 2012, após negativos resultados da normalidade da cabotagem. **Na Europa**, as navegações entre os países membros só podem ser feitas por empresas europeias.

3.3 A cabotagem no Brasil

Nos dizeres de Nóbrega (2008, p. 2),

nos últimos vinte anos, o governo brasileiro tem modificado drasticamente sua política de proteção à marinha mercante, que hoje apresenta uma operação bastante desregulamentada e liberalizada em relação à vigente nos anos oitenta. Embora ainda mantendo incentivos para a construção e registro de embarcações e um nicho de reserva de mercado (cabotagem), é inegável a abertura introduzida no setor, que hoje opera no longo curso praticamente sem restrições de competição entre empresas nacionais e internacionais.

O programa de cabotagem visa estimular o seu uso, bem como aumentar a frota nacional e, ainda, equilibrar a matriz de transportes brasileira. O nome de cabotagem é dado para a navegação realizada entre portos, ou pontos, da mesma costa de um único país.

Assim, pode-se falar que cabotagem no Brasil, diante da Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997:

- I. É regida pela Lei 9.432/97. Pode ser feita apenas por EBN's.
- II. As EBN's podem operar embarcações próprias ou afretadas.
- III. A operação de navio com bandeira brasileira (embarcação própria ou afretada a casco nu) chega a custar 70% a mais do que um navio estrangeiro (afretamento a tempo).
- IV. As EBN's podem afretar embarcações a casco nu em uma proporção de 50% das embarcações de sua propriedade. Se ela possui 2 navios, pode afretar 1 . Ou seja, **só quem tem o chamado "lastro" em navios próprios pode afretar a casco nu.**
- V. As EBNs podem afretar a tempo quando não houver embarcação com bandeira brasileira disponível.
- VI. A ANTAQ controla a disponibilidade de embarcações com bandeira brasileira, através do SAMA (Sistema de Afretamento na Navegação Marítima e de Apoio), sistema que faz a circularização do frete. Para cada afretamento a tempo, a ANTAQ pergunta para as EBN's se elas possuem um navio de bandeira brasileira que estaria disponível para fazer o frete no lugar daquele que se pretende afretar.

Cabe citar que, antes, apenas as empresas brasileiras, com navios próprios, podiam realizar essas operações, o que reduzia a competitividade no setor portuário e levava muitas dessas cargas a serem transportadas pelo setor rodoviário.

3.4 A lei de cabotagem estadunidense (Jones Act)

Por quase 100 anos, uma lei federal conhecida como Jones Act restringiu o transporte de carga entre portos dos EUA para navios que são de propriedade dos EUA, tripulantes dos EUA, registrados nos EUA e construídos nos EUA. Justificado por motivos de segurança nacional como um meio de reforçar a indústria marítima dos EUA. O resultado surpreendente desta lei tem sido impor custos significativos à economia dos EUA, ao mesmo tempo em que forneceu alguns dos benefícios prometidos. Esta é uma visão geral da Lei Jones, examinando sua história e os vários fardos que se impõe aos consumidores e às empresas.

No que tange aos custos da cabotagem, é comum o argumento de que são elevados. Sobre esse assunto, é interessante o exame dos resultados de pesquisa realizada pela Confederação Nacional de Transportes (CNT), que avaliou as empresas de navegação sob o ponto de vista de seus principais clientes, apontando as deficiências existentes e as melhorias que precisam ser adotadas para a expansão da utilização deste tipo de transporte no cenário nacional. (NÓBREGA, 2008, p. 15)

Este trabalho também examina como uma lei tão arcaica e pesada tem sido capaz de resistir ao escrutínio e persistir por quase um século. Acontece que, como em

tantos outros casos de busca de aluguel, há uma assimetria de motivações entre aqueles que se beneficiam das proteções da Lei Jones Act e de um número muito maior que arca seus custos.

A indústria naval americana possui um mercado cativo do qual se beneficia generosamente e busca preservar, promovendo argumentos falaciosos sobre a necessidade da lei para a segurança nacional, enquanto os vastos custos são dispersos por toda a economia na forma de preços mais altos, ineficiências e oportunidades esquecidas que poucas pessoas podem até mesmo vincular à causa.

A Lei da Marinha Mercante, desde 1920 (Jones Act), está em vigor nos EUA; sendo uma imposição sobre a economia dos EUA por quase 100 anos e foi apresentada como um plano para garantir a capacidade adequada da construção naval americana e um pronto fornecimento de marinheiros mercantes para estar disponível em tempos de guerra ou outras emergências nacionais.

A lei visa alcançar esses objetivos restringindo os serviços de transporte doméstico a embarcações que são construídas nos EUA, de propriedade dos EUA, com bandeira dos EUA e com pessoal dos EUA. Um século de evidências apoia a conclusão de que a Lei Jones falhou em seus principais objetivos, ao mesmo tempo em que impõe custos econômicos substanciais.

No pensar de Müller (2019), sem dúvida alguma, a expressão mais notável da relevância estratégica que é dedicada à sua Marinha Mercante se encontra registrada na lei quase centenária que protege a atividade de cabotagem, assim como a navegação em águas interiores do país. Trata-se da Jones Act, lei de autoria do senador Wesley Jones, promulgada em 1920, que regula o comércio marítimo em águas territoriais norte-americanas.

Como resultado dessas restrições, a economia dos EUA suporta custos de transporte que são inflados artificialmente porque o transporte de carga entre os portos dos EUA, e dentro das vastas vias navegáveis do país, está fora dos limites para a concorrência estrangeira e as empresas de navegação locais devem pagar preços muito mais altos pelos navios que usam. Embora as taxas de transporte mais altas sejam o custo mais óbvio da Lei Jones, elas são apenas as primeiras em uma cascata de consequências adversas desencadeadas pelas restrições da lei, em especial para o transporte aquaviário, os serviços de transporte, quando as empresas movimentam menos carga por água, compra-se menos embarcações. Assim, a redução da demanda

significa que os produtores constroem menos navios e, conseqüentemente, há menos oportunidades de emprego para os marítimos mercantes.

(...) os países que contam com uma marinha mercante minimamente expressiva mantêm a navegação interior e de cabotagem fechada à concorrência externa, o que constitui uma vantagem para suas empresas. A abertura unilateral desse mercado para companhias estrangeiras pode expor a empresa nacional à concorrência desigual com as estrangeiras economicamente mais fortes, que podem praticar preços aviltantes por prazo determinado com o propósito de desestabilizar a concorrência. (NÓBREGA, 2008, p. 3)

Os custos elevados de transporte afetavam quase todos os negócios, em quase todas as indústrias, ondulando através de cadeias de suprimentos, apertando os lucros, reduzindo o investimento empresarial, desencorajando as empresas americanas em relação aos seus concorrentes estrangeiros e privando as famílias americanas de terem uma poupança para gastar em outros lugares da economia ou para investir.

Enquanto isso, a dependência aumentada de caminhões e trens que visam o transporte da carga não só aumentava os custos de infraestrutura e manutenção do desgaste em estradas, pontes e ferrovias, mas também gerava maiores custos ambientais. O transporte de superfície produz mais emissões de carbono do que os navios, e seu uso mais intensivo aumenta a probabilidade de acidentes em rodovias e descarrilamentos de trem envolvendo materiais perigosos.

Mas, embora alguns fornecedores estrangeiros se beneficiem deste cenário, a Lei Jones teve muita utilidade em impedir no que tange um melhor acesso para os exportadores dos EUA em seus mercados.

Apesar desses custos consideráveis e da ausência de quaisquer benefícios mensuráveis, a Lei Jones persiste por quase 100 anos. Por quê? A resposta é complexa, mas se resume às mesmas causas que explicam a persistência do comportamento de busca de aluguel de forma mais geral. O pequeno número de beneficiários, que incluem principalmente estaleiros domésticos e alguns sindicatos, são fortemente motivados a preservar o *status quo* do que são os muito mais numerosos interesses adversamente afetados na busca de sua revogação.

Müller (2019) diz que essa proteção de mercado pode não sair barata para os EUA, mas atende efetivamente aos interesses estratégicos do país. Defende um importante segmento da indústria nacional, da mesma forma que protege os

trabalhadores locais, numa atividade que é conhecida mundialmente por explorar os trabalhadores marítimos.

Os defensores do *status quo* afirmam que esses custos são justificados pelos benefícios associados à Lei Jones, que incluem, o mais importante, a preservação de uma robusta e competitiva indústria naval americana para subjugar a segurança dos EUA. Ao longo dos anos, a capacidade de construção naval dos EUA atrofiou, a frota ativa envelheceu - em alguns casos em obsolescência - e o número de marinheiros mercantes diminuiu.

No entanto, há um elemento "contrabandistas e batistas"⁹ em jogo que adiciona outra camada de complexidade para revogar os esforços. Os partidários do Jones Act foram bem sucedidos em camuflar seu esquema em argumentos de segurança nacional. Quando tudo mais falha e se torna óbvio que as restrições da Lei Jones sobrecarregam significativamente a economia de uma variedade de maneiras perversas, os proponentes se apoiam em uma lógica de segurança nacional que é inteiramente sem mérito.

A Lei Jones causou estragos na economia dos EUA. Depois de quase um século carregando seus fardos, é hora de revogar a lei. É claro que a revogação não será fácil porque, depois de 100 anos, interesses, reguladores e políticos se acostumam com os privilégios de um sistema que beneficia poucos concentrados. Além de desembaralhar essas alianças políticas, os esforços de revogação terão de enfrentar o recuo de agências e comitês com autoridade de supervisão que têm interesse institucional em proteger seu território jurisdicional.

Finalmente, se essas reformas continuarem a se mostrar evasivas, outra reforma incremental significativa seria garantir que o processo de obtenção de renúncias do Jones Act se torna mais liberal, transparente e previsível.

3.4.1 Uma proteção "visando" a Segurança Nacional

A Lei Jones foi aprovada em 5 de junho de 1920, menos de dois anos após o fim da Primeira Guerra Mundial. O envio em tempo de guerra de centenas de milhares de tropas americanas para a Europa, bem como grandes quantidades de material e

⁹ Contrabandistas e Batistas se refere a uma teoria econômica onde dois grupos com interesses opostos querem o mesmo resultado regulatório.

equipamento, havia colocado enormes demandas sobre a capacidade de elevação do país e exigia o apoio de navios com bandeira estrangeira.

No pensar de Nascimento (2021), o objetivo destas medidas é beneficiar a indústria americana gerando mais empregos domésticos. Porém, elas podem também ter um efeito reverso, pois com suas altas restrições, alta demanda e baixa oferta em termos de embarcações e mercadorias, fazem com que o preço dos produtos finais fiquem mais altos, assim desmotivando o seu consumo e estagnado o crescimento econômico do país.

O transporte americano poderia ser feito de uma forma mais barata por outros. Quando da guerra, essa falta de transporte custou centenas de milhões de dólares gastos em taxas mais altas de frete ou perdas comerciais e centenas de milhões de resíduos na construção apressada de navios para atender à emergência que ameaçou a derrubada da civilização.

Entre as disposições da legislação de Jones, estavam as exigências de que navios só seriam elegíveis para transportar mercadorias de um porto dos EUA para outro deviam ser exclusivamente portadores das bandeiras dos EUA, construídos pelos EUA, de propriedade dos EUA e tripulados por cidadãos americanos. Hoje, essas disposições exigem que tais navios sejam pelo menos em, aproximadamente, 75% dos EUA, pelo menos 75% da tripulação seja de norte-americanos e montados inteiramente nos Estados Unidos, todo fabricados no território americano.

Embora Jones tenha apresentado tal legislação como uma forma de proteção (defesa) voltada para a segurança nacional; com várias observações, já na época, traziam motivos protecionistas, nacionalistas, com o desejo de exibir navios portando a bandeira americana nos mares do Pacífico, pois tinham como fundo central a ideia de expulsar o transporte estrangeiro de seus portos.

Independentemente de sua motivação tenha sido mais visando a proteção da indústria dos EUA ou reforçar a segurança nacional, as evidências são esmagadoras de que a Lei Jones falhou em ambas as acusações.

3.4.2 Como a Lei Jones restringe o transporte

A Lei Jones passou a restringir os navios não qualificados para operar em vias navegáveis em águas americanas e de transportar cargas entre dois portos dos EUA — uma atividade conhecida como "cabotagem". A maioria dos governos tem alguma forma de restrições de cabotagem. Apenas Gâmbia, Dominica, Guatemala e Belize não.

A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) distingue entre dois tipos gerais de restrições à cabotagem: aqueles que excluem completamente, sem exceção, navios de bandeira estrangeira de todas as atividades de cabotagem, e aqueles que excluem parcialmente navios com bandeira estrangeira, com amplas isenções feitas através de acordos comerciais ou isenções estreitas para formas limitadas de cabotagem. Os Estados Unidos estão entre os 11 (onze) países que excluem totalmente os navios estrangeiros, sem exceção.

Segundo Ricardo (2021), a exigência de embarque de carga entre portos americanos apenas em navios americanos beneficiou os constituintes de Wesley Jones, o senador dos EUA estado de Washington que introduziu o ato. Washington possuía uma grande indústria de navegação, e a lei foi projetada para dar ao estado o monopólio da navegação para o Alasca. Embora a lei tenha beneficiado os constituintes de Jones, ela aumentou os custos de remessa de outros estados e territórios dos EUA.

Curiosamente (ou alguns diriam "inevitavelmente"), nos Estados Unidos, onde a concorrência estrangeira nos serviços de cabotagem é restrita, um pequeno percentual dos fretes dos EUA viaja por mar. Nessa contramão, na União Europeia, onde a cabotagem entre os países membros é permitida, o valor correspondente é de, aproximadamente, 40%. Na Austrália, os navios não precisam ser construídos em terra australiana para participar dos serviços de cabotagem, o transporte costeiro é responsável por 15% do frete doméstico. Enquanto isso, depois de relaxar suas restrições de cabotagem, em 1994, a Nova Zelândia experimentou uma redução de aproximadamente 20 a 25% nas taxas de frete costeiro nos seis anos seguintes.

Cabe citar que apenas aproximadamente uns 2% das viagens de carga americanas são feitas via marítima. Já na União Europeia, onde a cabotagem entre os estados-membros é permitida, o valor correspondente é de aproximadamente 40%.

Os requisitos da construção naval não são levados em conta nesta medida, mas a exigência americana é um aspecto particularmente oneroso da Lei Jones. Embora fatores geográficos e outros sejam responsáveis por algumas das diferenças

observadas na capacidade e nas taxas de transporte, a cabotagem protecionista e as restrições à hidrovía interior — bem como os requisitos de construção e propriedade nacional — explicam grande parte das divergências. Certamente, o comércio dos EUA deve ser sobrecarregado por um longo tempo com essas restrições, havendo uma forte lógica de políticas públicas para a Lei Jones.

3.4.3 O que acontecerá com os navios da frota americana?

A indústria naval dos EUA foi a primeira a sofrer grandes perdas diante da Lei Jones. Claro, o objetivo principal da lei era garantir uma indústria marítima vibrante como um pilar da segurança nacional dos EUA. Se vibração e tamanho da frota fossem sinônimos, os americanos poderiam dormir tranquilos sabendo que a frota dos EUA consiste em mais de 40.000 navios.

De fato, 9 a cada 10 navios comerciais produzidos nos estaleiros dos americanos, isto desde 2010, eram barcaças ou rebocadores, fazendo com que a indústria naval dos EUA, e seu ecossistema associado, fossem esgotados.

Uma das principais causas desse declínio foi a exigência onerosa de construção de navios nacionais perante a Lei Jones, que proíbe os transportadores americanos de operar navios construídos no exterior. Assim, os transportadores dos EUA compram menos navios, os estaleiros dos EUA constroem menos navios e os marinheiros mercantes têm menos oportunidades de emprego para servir como tripulação nesses navios inexistentes.

De acordo com De Oliveira (2022), apenas navios construídos em estaleiros norte-americanos por trabalhadores norte-americanos e de propriedade de empresas norte-americanas podem navegar pelas águas locais. A bandeira tem de ser... norte-americana, assim como toda a tripulação.

Enquanto isso, enfrentando custos exorbitantes de manutenção, os proprietários de navios foram obrigados a esticarem ao máximo o tempo de vida útil de seus navios. Isso significa que a frota Jones Act não está apenas encolhendo, mas envelhecendo rapidamente, pois a vida economicamente útil de um navio é de 20 anos. No entanto, três de cada quatro navios de contêineres dos EUA têm mais de 20 anos e em média 65% têm mais de 30 anos, excluindo-se os petroleiros.

Nesses casos, de cada vez mais decrepitos, não apenas ineficientes, mas se tornam perigosos, pois os navios modernos possuem novos padrões e o *design* melhorara a segurança dos navios; entretanto, os navios mais antigos não têm essas características ou lhes faltam a conservação há longos períodos de tempo. E como é de se esperar, os navios mais velhos são mais propensos a acidentes.

Da mesma forma, os estaleiros dos EUA que produziram esses velhos navios, e cada vez mais inseguros, estão em um estado igualmente velhos/desatualizados, sem capacidade de construção de novos navios.

Dos sete principais estaleiros dos EUA, apenas quatro produzem navios exclusivamente para fins militares (dos três principais estaleiros que produzem navios marítimos para uso comercial, enquanto isso, um deles, o Estaleiro Philly, na Pensilvânia, está prestes a fechar devido à falta pedido de novos navios).

A incapacidade da Lei Jones Act em cumprir seu propósito parece piorar, dada a sua crescente divergência com as realidades do comércio global moderno. Desde sua passagem, a indústria naval e os próprios navios passaram por grandes transformações. Quando a Lei Jones se tornou lei, os grandes estaleiros do mundo se encontravam na Europa, as cadeias de suprimentos eram rudimentares e o carregamento e descarga de navios era uma mão de obra dispendiosa, que exigia dias para ser concluído.

Assim, Sem forças competitivas, a indústria naval dos EUA não se sentiu compelida a evoluir e encontrar seu próprio nicho competitivo. Em vez disso, produz inúmeros tipos de navios para os quais não possui atrativos em comparação com os navios estrangeiras e, evidentemente, a um custo muito maior.

3.4.4 Há maior segurança para a nação?

Apesar de sua representação por parte dos partidários, como essencial para a segurança nacional dos EUA, a Lei Jones é irrelevante para esse objetivo. A qualidade e as características da frota Jones Act está cada vez mais fora de sincronia com as demandas dos militares. Além disso, a natureza da guerra moderna coloca em questão a utilidade do Jones Act.

Nesse pensar, Nóbrega (2008, p. 3) diz que nos EUA, há a decisão em proteger e subsidiar as atividades da marinha mercante, que é posta de uma forma clara na

mesa de negociações, sendo apoiada principalmente no Jones Act (de 1920), que estabeleceu uma base protetiva à marinha mercante daquele país.

Dada a condição dilapidada da frota Jones Act, não deve ser surpresa que tal lei vinha a desempenhar um papel menor no apoio às operações militares no exterior, e mesmo havendo a intenção de promover uma vigorosa indústria marítima nacional e evitar a necessidade de dependência de transporte marítimo estrangeiro durante os tempos de guerra, que, em verdade, a situação do transporte estava tão desesperadora que, em duas ocasiões, os Estados Unidos solicitaram navios de transporte da União Soviética, pedidos estes que não foram atendidos.

Para ter uma ideia, eram tão escassos os marinheiros mercantes durante a Operação Escudo do Deserto e Tempestade no Deserto, que o esforço de elevação do mar exigia os serviços de dois octogenários e um marinheiro de 92 anos.

Em contraste com os navios Jones Act, construídos em terra americana, os navios estrangeiros se mostraram essenciais para as capacidades da elevação do transporte marítimo dos EUA; entretanto, como são de guerra, não podem se envolver no comércio costeiro.

A irrelevância da Lei Jones quanto à segurança nacional dos EUA também pode ser obtida na crescente divergência entre as características de sua frota e as necessidades das forças armadas, considerando que os militares americanos preferem navios com velocidade e versatilidade que possam descarregar cargas diversas em portos rasos sem guindastes litorâneos.

Outros aspectos que os militares atuais apontam na crescente divisão entre o Jones Act e as realidades modernas é que quando a lei foi escrita, os soldados foram transportados para o teatro de operações a bordo de aviões a jato, isto a centenas de quilômetros de distância, tendo a vista a não-existência de navios de guerra.

De fato, a Lei Jones deveria ter também o objetivo de garantir que os estaleiros americanos fossem capazes de produzir novos navios, em tempos de guerra, para ao menos substituir perdas ou adicionar ao poder de fogo do país. Com exceção de alguns navios menores, afundados por minas na Guerra da Coreia, os Estados Unidos não perdeu um navio em uma ação inimiga desde a Segunda Guerra Mundial.

Outro componente da segurança nacional é a capacidade de responder, de uma forma rápida e eficaz, aos desastres naturais e artificiais. Neste aspecto, o Jones Act novamente fica aquém. Em vez de servir como uma lei ativa nestes cenários, a lei realmente funciona como um impedimento ao desqualificar navios com a finalidade de

aliviar as tensões da guerra. Teoricamente, esse problema poderia ser mitigado através de renúncias presidenciais da Lei Jones, mas (acredite ou não) as indústrias protegidas tendiam a pressionar em oposição a quaisquer renúncias, incluindo aquelas estendidas para fins humanitários.

3.4.5 Contabilizando os Custos

Não há muitas estimativas publicadas do custo para a economia dos EUA da Lei Jones. Entretanto, observa-se que os benefícios da revogação da Lei Jones podem ser menores ao considerar os custos para cumprir as leis de proteção fiscal, trabalhista e de empregados dos EUA que os concorrentes estrangeiros teriam de incorrer para competir no mercado de transporte marítimo dos EUA.

No pensar de Ricardo (2021), “Os oponentes da lei querem que ela seja revogada, na esperança de que isso resulte em menores custos de transporte, preços mais baixos e menos pressão sobre os orçamentos do governo.”

Diante das estimativas de custos da Lei Jones Act, grande maioria da nação americana, no entanto, parece ignorar todos esses custos gerados pela Lei. Os custos atribuíveis direta e indiretamente à lei são substanciais e o fato de não terem sido integralmente contabilizados explica, em parte, por que ela persistiu por tanto tempo. Esses custos se manifestam de muitas maneiras diferentes, sejam de maneira comercial (de transporte), ambiental e de segurança nacional.

3.4.5.1 No que tange aos custos de transporte

O efeito mais óbvio e direto da Lei Jones está nas taxas de transporte. Ao limitar a participação no setor de transporte marítimo dos EUA para navios americanos, de propriedade dos EUA, com bandeira dos EUA e tripulantes dos EUA, os custos de movimentação de carga por água são artificialmente inflados. Os danos resultantes são uma simples questão de oferta e demanda.

Os custos de manutenção e reparo, entretanto, são inflados por uma disposição na Lei Tarifária de 1922 — apoiada pelo senador Jones — determinando que os reparos feitos em portos estrangeiros estejam sujeitos a um imposto de 50% do valor do

anúncio. Além disso, qualquer reconstrução de um navio no exterior fará com que a embarcação perca sua elegibilidade da Lei Jones.

Esses altos custos, em combinação com a falta de concorrência estrangeira, inflam consideravelmente as taxas de transporte marítimo, que é nada menos do que um imposto maciço sobre uma economia abençoada com dezenas de milhares de quilômetros de litoral e vias navegáveis interiores. Mas o custo de suportar taxas de transporte mais altos é apenas um componente do prêmio de custo de transporte resultante do Jones Act.

3.4.5.2 custos ambientais

Ao forçar mais o uso do transporte pela superfície, a Lei Jones se tornou responsável por criar custos ambientais desnecessários. O transporte marítimo produz, aproximadamente, 10-40 gramas de dióxido de carbono para transportar uma tonelada de carga, isto em um quilômetro.

Com base no contexto acima, pode-se afirmar que grandes navios queimam óleo pesado, pouco refinado, com alto teor de enxofre, que produz grandes quantidades de compostos de óxido de enxofre e óxido de nitrogênio quando queimados. Os carros queimam gasolina altamente refinada, quase não produzindo óxidos de enxofre e nitrogênio.

Se uma pequena porcentagem dessa carga fosse deslocada de caminhões pelo transporte costeiro, poderia ter benefícios econômicos e ambientais significativos.

Como base para tornar ainda mais convincente, o motivo ambiental para acabar com a Lei Jones, algumas das rotas de caminhões mais congestionadas, como a Interestadual 95, no Leste, e Interestadual 5, no Oeste, correm paralelamente às rotas marítimas costeiras, e o embarque pela água através do Seaway de São Lourenço e dos Grandes Lagos, tendo o mesmo potencial para aliviar a pressão nas principais rodovias leste-oeste, oleodutos e ferrovias no Centro-Oeste.

3.4.5.3 Custos de Ambientes e de Infraestrutura

Entre as externalidades geradas quando caminhões e trens de carga são usados como substitutos ao transporte aquaviário, ai que se percebe o desgaste nas rodovias, pontes e linhas ferroviárias americanas. Embora os caminhões respondam por apenas

aproximadamente 10% do total das milhas percorridas nas estradas dos EUA, eles são responsáveis por mais de 75% dos custos totais de manutenção das estradas.

As ferrovias e estradas dos EUA são usadas nos seus limites ao máximo. As restrições da Lei Jones também afetam outros serviços marítimos importantes, incluindo a contenção e limpeza de derramamento de óleo, operações de parques eólicos *offshore* e dragagem de portos e rios, elevando os custos para os contribuintes de projetos de infraestrutura, incluindo o aprofundamento dos portos para acomodar as embarcações maiores, bem como a manutenção rotineira de portos e rios.

A ausência de portos adequados significa menos, mas mais caros projetos de infraestrutura e desenvolvimento de negócios. Contabilizando os custos inflados reais de transporte e infraestrutura, os salários e a produção esquecidos, a perda da receita de negócios domésticos e estrangeiros, além do pedágio ambiental monetizado, coloca o custo anual da Lei Jones na casa dos 15 bilhões de dólares. E esse número não inclui a administração anual e fiscalização da lei.

Enfim, cabe questionarmos alguns aspectos que se tornam latentes depois de discorrer pela Lei Jones Act, fonte de análise para a construção desse trabalho:

- 1) Os custos gerados pelas Jones Act justificam, de fato, todo o protecionismo provido?
- 2) Diante do protecionismo da Lei, na imposição de manter “zero” as possibilidades dos estrangeiros fora da cabotagem americana?
- 3) Manter em “zero” as possibilidades de emprego dos marítimos estrangeiros traria benefícios à nação americana como um todo?
- 4) E a competitividade mínima não se faz necessária?

Conforme mostramos, isto pode ser um indicador de estagnação da economia, considerando-se que não haveria um pronto estímulo aos trabalhadores para o seu desenvolvimento pessoal, da mão de obra profissional, além da completa estagnação da indústria naval.

4. A ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA E AS POSSIBILIDADES E OPORTUNIDADES DE DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA COM A BR DO MAR

Em primeiro lugar, "defesa para que?", em resposta pode-se responder: aos objetivos amplos da Grande Estratégia e às contingências, definidas por tarefas e situações, que possam exigir o uso das Forças Armadas; e "defesa contra quem": de ameaças.

O Brasil tem papel de destaque no cenário mundial, sendo o quinto maior em extensão territorial; entre os 10 (dez) países mais populosos e entre as maiores economias do mundo.

4.1 Estratégia Nacional de Defesa (END)

Nesse contexto, a existência de uma infraestrutura adequada tem impacto significativo na unidade nacional e na integração territorial, permitindo o desenvolvimento, o acesso a pontos-estratégicos da área, além de mobilização oportuna e apoio oportuno à Defesa Nacional.

Ao pensar em estratégias de defesa nacional, e considerando que

O Brasil possui um território de cerca de 8.5 milhões de km², uma área oceânica denominada Amazônia Azul® com 5,7 milhões de km², um litoral com aproximadamente 7.500 km de extensão e, ainda, mais de 17.000 km de fronteira terrestre e limites com: Uruguai, Argentina, Paraguai, Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela, Guiana e Suriname, além da Guiana Francesa (Departamento Ultramarino da França). (END, p. 17)

Se essas vastas e extensas áreas marítimas merecem atenção especial para protegê-las, merecem ainda mais atenção para tornar a cabotagem brasileira aberta a navios estrangeiros. Portanto, o PND também deve ser considerado, principalmente em relação às Estratégias de Defesa Nacional (END).

Assim, uma estratégia de defesa deve necessariamente estar subordinada aos objetivos políticos mais amplos de uma grande estratégia, para ter propósito e legitimidade. Ou seja, o planejamento da defesa só pode realmente ter sentido se estiver voltado para alcançar objetivos nacionais mais amplos, definidos pela política.

Não existindo essa definição, o planejamento inevitavelmente será errático e desprovido de propósito.

Nesse sentido, o PND apresenta diversos objetivos que vão além da natureza da defesa e podem ser considerados como uma parte da Grande Estratégia Brasileira, tais como:

a) O Brasil deve buscar mais investimento, principalmente neste caso do trabalho, em ciência, tecnologias, na formação de pessoas e infraestrutura (transporte, energia, comunicação *etc.*), para superar os obstáculos existentes, para proporcionar um desenvolvimento efetivo do Estado e fortalecimento da Defesa Nacional;

b) Para assegurar o atendimento à crescente demanda imposta pelo processo de desenvolvimento, é vital para que o país possua condições de diversificar sua matriz de transporte, sua matriz energética e obter a autossuficiência das tecnologias necessárias para o pleno aproveitamento do seu potencial.

Não significa que ameaças menos grave não devem ser consideradas. Só que esse planejamento para definir os meios (de se defender) deve levar em conta o pior cenário. Isso porque, embora seja razoável supor que "quem pode fazer mais pode fazer menos" (desde que sejam adotadas soluções flexíveis), não se pode concluir pelo contrário. Outras situações menos graves que exigem meios mais modestos (por exemplo, a vigilância de fronteiras ou marítimas, aplicação da lei e da ordem ou serviço comunitário) podem exigir tratamento especial.

E, por fim, utilizando o arcabouço conceitual da Estratégia Nacional de Defesa (END), fica claro que, em primeiro lugar, os fins políticos devem ser bem-sucedidos e devem estar relacionados ao projeto nacional. E nesse pensar, a END, na seção 2 (Concepção Estratégica de Defesa) avança um pouco mais na definição de possíveis contingências de defesa. Sendo elas:

- exercer vigilância, controle e defesa das águas jurisdicionais brasileiras; do seu território; do seu espaço aéreo, aí incluídas as áreas continental e marítima;

- cabe a Marinha do Brasil o controle da área marítima; negar o uso do mar; e contribuir para a dissuasão. As capacidades para controlar áreas marítimas, negação do uso do mar e projetar o Poder Naval terão por foco incrementar a segurança e a habilitação para defender as infraestruturas críticas marítimas, os arquipélagos e as ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras, assim como responder prontamente a qualquer ameaça às vias marítimas de comércio.

4.2 Situação da indústria naval brasileira estagnada desde os fins da década de 80

A indústria naval no Brasil remonta aos tempos coloniais, época em que os portugueses transformaram a "marítima medieval" em uma ciência que permitia navegar com relativa segurança. A posição geográfica e estratégica do Brasil em relação à rota indiana e a existência de madeira, de boa qualidade, foram fatores necessários à instalação de estaleiros, tanto para reparação naval quanto para construção de navios de guerra.

Os estaleiros possuem estruturas, com uma finalidade *offshore*¹⁰. Com equipes experientes, técnicas, treinadas e atualizadas, devem desenvolver as melhores e mais avançadas soluções, de acordo com as necessidades expressas.

Os serviços, feitos sob encomendas (em projetos, construção e montagem de plantas), bem como serviços de reparo e conversão para unidades marítimas instaladas em sua área de trabalho e manutenção, manutenção e armazenamento de plataformas e embarcações desses estaleiros.

O estaleiro mais importante, até meados do século XIX, era o Arsenal da Marinha da Bahia, em Salvador, fundado por Thomé de Souza. Quando foi fundada, em 1549, chegou de Portugal um grupo de habilidosos construtores navais. A construção naval no Brasil se beneficiou da padronização estabelecida pela Junta das Fábricas da Ribeira, que estabeleceu medidas e regras de construção simples, facilitando o projeto de peças para os mais diversos tipos de navios.

Em 1666, surgiu a Fábrica de Fragatas na Ilha do Governador, na Ponta do Galeão. Por volta de 1670, foi construído o navio Padre Eterno, considerado o maior navio do mundo. A indústria militar brasileira se desenvolveu em estaleiros privados, como os que existiam em 1711, em Cananéia/SP e no Rio de Janeiro. Todavia, na transferência da capital do estado da Bahia para o sudeste, o Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro foi criado em 1763, e sua primeira construção foi o navio S. Sebastião, de 1767, responsável pelo grande impulso da construção naval. Outros Arsenais Navais foram organizados pelo governo português na costa do Brasil, em Recife e Belém.

¹⁰ A construção *Offshore* consiste em navios tanques, porta-aviões, navios de patrulha, transatlânticos luxuosos, barcaças, rebocadores, grandes embarcações para containers e outros cargueiros, árvores de natas e plataforma de petróleo.

Em 1967, o governo Costa e Silva iniciou uma nova rodada de investimentos em infraestrutura. Foram elaboradas políticas específicas para o desenvolvimento do setor naval, o Plano de Emergência da Construção Naval (PECN: 1969 a 1970) e dois planos de construção naval (I PCN: 1971 a 1974; II PCN: 1974 a 1980).

Os armadores puderam receber financiamento e subsídios com a condição de que concordassem em trocar informações, liderados pela Superintendência Nacional da Marinha mercante (SUNAMAM). Eles foram protegidos da concorrência internacional por meio das chamadas conferências de frete, que dividiam o transporte de cargas de longa distância entre empresas de bandeira brasileira (40% do volume de carga), empresas de bandeira estrangeira (40%) e mercado livre (20%).

Foi uma época em que o Brasil se tornou o segundo maior construtor naval do mundo. Os estaleiros têm seus empregos preenchidos com pedidos de navios e planos de construção de navios. Entretanto, em 1981, o país experimentou sua primeira recessão econômica desde o período pós-guerra.

A SUNAMAM vinha enfrentando sérias dificuldades financeiras desde o final da década de 1970. A situação se agravou devido ao aumento dos custos de produção. Em 1983, a gestão financeira dos contratos de financiamento da construção naval foi transferida para o BNDES. As atividades foram criadas pela Diretoria do FMM e a aprovação financeira foi transferida de responsabilidade para o Ministério dos Transportes. Em 1987, a SUNAMAM foi extinta.

Nos últimos 10 anos, mesmo com o incentivo existente por meio do fundo da Marinha Mercante (FMM), considerado um instrumento financeiro bem atrativo, a indústria naval brasileira entregou **apenas 4 navios** de cabotagem, além dos movidos a petróleo (outros 26 navios).

Faz-se importante lembrar que:

A partir da publicação da lei, as empresas poderão fretar navios por tempo ou a casco nu (vazios) para uso na navegação de cabotagem. Passado um ano da vigência da lei, poderão ser dois navios; no segundo ano de vigência, três navios; e no terceiro ano da mudança, quatro navios. Depois disso, a quantidade será livre, observadas condições de segurança definidas em regulamento. (BRASIL, 2021)

O vínculo da cabotagem com a indústria naval tira o incentivo à expansão das operações. As regras de afretamento da BR do Mar criam as condições para o rápido

aumento da cabotagem. Porém, fazem com que, no curto prazo, as EBNs prescindam de embarcações próprias, eliminando novas encomendas.

Mas cabe citar que, segundo Galante (2018), e “diante do exposto, a Marinha do Brasil continuou dando andamento ao seu programa de construção naval, conforme os recursos disponíveis, **que foram reduzidos drasticamente** ao longo dos anos.” (Grifo nosso)

4.3 Encomendas que as EBNs já não estavam fazendo.

Mesmo havendo um grande aumento na cabotagem brasileira, esta representará poucos novos pedidos, provavelmente bem menos que 20 navios nos anos vindouros. A política industrial não é feita nesta escala.

As embarcações utilizadas na cabotagem são padrão, quase *commodities*. A China produz centenas de navios ao ano, a custos muito baixos. Os estaleiros internacionais, instalados mesmo em países que possuem grande tradição na indústria naval, têm procurado atuar em nichos, como o mercado técnico naval, navegação, plataformas eólicas, manutenção e descomissionamento de navios e plataformas.

A indústria naval brasileira tem apresentado bons resultados para a navegação interior, apoio marítimo (apoio às operações *offshore*) e apoio portuário (reboque). Pesquisas recentes apontam para a possibilidade de desmantelamento de embarcações que são utilizadas na cadeia do petróleo.

Por outro lado, a BR do Mar propõe novos serviços para a indústria naval, com as seguintes medidas:

- uso estendido de recursos de contas vinculadas, permitindo:
- instalação e manutenção de cais, incluindo manutenção preventiva, sem limites percentuais, com o objetivo de organizar o portfólio de manutenção;
- garantia no financiamento de contratos de construção de embarcações;
- a ampliação da utilização do Fundo da Marinha Mercante, que permite o financiamento de:
 - que empresas estrangeiras construam seus navios em estaleiros brasileiros;
 - paralisação de embarcações estrangeiras afretadas;

— de empresa pública vinculada à Marinha, para construção e reparação de navios destinados à proteção do tráfego marítimo, serviços, hidrográficos e oceanográficos.

As faltas de encomendas dificultam, sobremaneira, o resgate da indústria naval brasileira. Assim, não adianta apenas a Marinha do Brasil ou à própria Petrobrás efetuarem encomendas. Faz-se necessário uma quantidade razoável de encomendas por parte dos armadores nacionais.

5. ATUAL SITUAÇÃO DOS ESTALEIROS NO BRASIL

Há a necessidade de interação dos estaleiros para com a sociedade brasileira, em especial, a articulação da produção de navios comerciais, de guerra para fornecer à Marinha do Brasil, para atender a PND, em apoiar diretamente o crescimento do país, das rotas marítimas, e dos setores da Administração Pública Federal, essenciais para obter sucesso na consecução dos objetivos já estabelecidos politicamente para o emprego mais racional da capacidade e potencialidade do País.

Indo nesse contramão do pensar em crescer da BR do Mar, o custo de construção e manutenção de navios se tornou proibitivamente caro; e a lei de construção local obrigatória foi contestada, E HOJE É ZERO, o que levou ao fechamento da indústria militar brasileira. Hoje estamos no pré-sal, um período histórico muito importante, quando teremos a construção de plataformas de petróleo e a conclusão da operação de ativos *offshore* fixos e móveis.

Em entrevista com Bacci, a produção naval, informada pelo mesmo sobre a situação dos estaleiros brasileiros até 2016, são muito próximos da realidade; que a partir de 2014, houve uma decisão de não se construir mais nada no Brasil, apenas terminar o que estava sendo feito; que a partir de 2016 não tem nada em termos de produção, apenas reparos que são feitos atualmente; que construção propriamente dita não tem nada. Que em 2016 havia apenas 42 estaleiros funcionamento em pleno vapor, com obras. Hoje, com construção não há nada... (Informação verbal)¹¹

Atualmente, atua na construção e manutenção de embarcações de apoio *offshore*, construção de barcas e rebocadores, na Amazônia e Centro-Oeste. O mercado é de médio porte e não é adequado para grandes estaleiros, que buscam novas oportunidades de negócios.

Em referência à construção naval, Bacci ainda citou que, hoje, com construção não há nada, apenas reparos, construção de módulos, de sonda, que dos 42 estaleiros que tínhamos, temos apenas 24 funcionando, e precariamente, e que em construção de navio nenhum e o restante completamente parado. (Informação verbal)¹²

¹¹ Sergio Bacci (Vice Presidente Executivo do Sinaval). Entrevista concedida a Mauro Fonseca Pereira de Lima, Rio de Janeiro, Maio. 2022.

¹² Ibidem.



Entregas no período de 2002 a 2016.

Ao longo dos últimos 14 anos, foram entregues 606 embarcações e 11 estaleiros foram financiados com recursos do FMM, distribuídos segundo a classificação a seguir.

Classificação	ENTREGAS										Total
	2002 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Apoio portuário	3	16	15	20	18	7	8	11	5	6	109
Apoio marítimo	12	8	14	13	19	19	21	17	21	27	171
Cabotagem	12	-	-	1	4	4	4	2	4	9	40
Navegação interior	15	26	6	5	19	-	44	59	40	81	295
Estaleiros	-	-	-	1	2	-	4	2	2	-	11
Passageiros	1	2	-	1	-	-	-	-	-	-	4
Pesca	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	3
Total	45	52	36	41	62	30	81	91	72	123	633

(Fonte: Fundo da Marinha Mercante, fornecida pelo Sr Sergio Bacci (Vice Presidente Executivo do Sinaval))

Enfim, segundo ainda Bacci, em 2014, tínhamos, aproximadamente, em torno de 80.000 funcionários dos estaleiros, que havia uma possibilidade de produção naval, mas que hoje se tem aproximadamente 13.000 funcionários dos estaleiros, diretos, assim, e que perderam 85% da capacidade de geração de empregos, e que na atualidade não tem nada novo em construção, temos apenas trabalhos destinados aos estaleiros que são reparos de barcos de apoio *offshore*, basicamente isso, um ou outro reparo de barco de cabotagem, feitos basicamente no Rio de Janeiro, módulos feitos para sonda e para plataformas, feitos no estaleiro EBR, no Rio Grande do Sul, e na região norte barcaças para o agronegócio, para o transporte de grão, na calha norte, algo que funciona, pois a soja hoje é algo que ainda se sustenta. Na região nordeste tem dois grandes estaleiros, em Recife, um que vive apenas de reparo e outro fechado praticamente, com o pessoal de manutenção. Na Bahia, tem um estaleiro que virou terminal de container, em Espírito Santo, o Jorongue, que sobrevive da sua matéria asiática, no Rio de Janeiro, alguns estaleiros em reparos e outros fechados; em São Paulo um que faz reparos; em Santa Catarina, um da Oceana fazendo o navio a Marinha e no Rio tem um fazendo um submarino; em Santa Catarina mais dois grandes estaleiros, o Detroit e o Nave Chip, que são de empresas de navegação, que usam eles

para fazerem reparos em seus próprios navios, não havendo a necessidade de contratar outros estaleiros. (Informação verbal)¹³

Salienta-se que a construção naval em estaleiros é um fator determinante na economia e no desenvolvimento das cidades litorâneas e do entorno. Dessa forma, muitos estaleiros se tornaram símbolos de prosperidade e, como resultado, refletiram, naquela época, na economia local.

5.1 Desregulamentação do transporte marítimo

O ano de 1990 marcou a liberalização do transporte marítimo de longa distância, que colocou os armadores brasileiros na competição internacional. Ficou claro que as empresas locais não possuíam tamanho para enfrentar as grandes operadoras mundiais.

As encomendas de armadores internacionais terminaram junto com os subsídios à produção. Chegou ao fim o ciclo que levou a construção naval brasileira à segunda localização do parque industrial marítimo, em toneladas de peso (TPB) construídas, e empregando diretamente mais de 40 mil trabalhadores.

A Petrobras liderou o mercado de contratação de serviços de embarcações de apoio marítimo (principalmente PSV, AHTS e LH) no início dos anos 2000 por meio de licitações, devido ao lobby político da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM) e dos estaleiros Petrobras. Agora exige que as embarcações *offshore* sejam de bandeira brasileira, em um mercado onde 70% das embarcações têm bandeira de outros países.

O programa Navega Brasil, lançado pelo governo federal em novembro 2000, trouxe mudanças nas condições de crédito para armadores e estaleiros. As principais mudanças introduzidas incluíam aumentar a participação limitada do FMM em projetos da indústria naval de 85% para 90% do valor total a ser investido em projetos e estender o prazo máximo de empréstimo, de 15 para 20 anos.

Em 2003, o governo decidiu priorizar os estaleiros locais e as instalações de exploração e produção de petróleo da Petrobras. A Transpetro lançou o Programa de Modernização e Expansão da Frota, licitando grandes petroleiros para estaleiros locais.

¹³ Sergio Bacci (Vice Presidente Executivo do Sinaval). Entrevista concedida a Mauro Fonseca Pereira de Lima, Rio de Janeiro, Maio. 2022.

O governo incentivou a criação/instalação de novos estaleiros, por meio de uma política de construção de até 70% de armazenagem. A P-63 foi construída no estaleiro QUIP, em Rio Grande (RS).

5.2 Desafios e perspectivas para o resgate da Indústria Naval Brasileira

Considerando-se que o estaleiro mais importante, até meados do século XIX, era brasileiro, sendo o Arsenal da Marinha da Bahia, e que a construção dos navios fora iniciada e consolidada pela tradição, havia pouco espaço para pensar em inovação.

Isso em um passado de glória, um presente em que formos “abandonados ao mar!” Com a informação, a tecnologia e a logística, temos hoje tudo as mãos para repensar o futuro, dada a infraestrutura diversificada deste importante setor nacional e internacional, em que a engenharia naval por si só não é suficiente para resolver as necessidades do mercado, que exige:

- processos de alta produtividade;
- a infraestrutura do país para promover a competição internacional;
- cursos complexos na parte financeira e tributária do setor;
- a realocação de estaleiros e a criação de Polos Navais, onde o compartilhamento de atividades não competitivas indica uma forma de redução de custos;
- análise de espaços disponíveis para grandes empresas visando a inclusão de novos negócios integrados que visem melhorar a produtividade e rentabilidade;
- a necessidade de usar a modelagem digital, para fins de aumento de produtividade;
- análise do desenvolvimento de novos equipamentos militares;
- análise de outras formas de condução do navio, e com vista à sustentabilidade;
- análise e estudos de mercado para que essas grandes empresas marítimas tenham mais empregos.

Assim, pode-se dizer que houve uma falta de visão estratégica na construção e reparação de navios, principalmente porque o setor foi sempre fortemente apoiado por políticas públicas, os estaleiros utilizaram muito pouco as ferramentas que detinham no passado.

Se essas ferramentas fossem bem usadas, bem aplicadas pensando num amanhã, hoje, seria outra realidade, uma realidade que implicaria em mudanças necessárias no passado, mudanças estas que impactariam ou poderiam impactar, mas preferiram manter o *status quo*, em seu conforto, sem olhar para novas tecnologias e novos processos.

Com efeito, percebe-se a necessidade preeminente quanto ao aprimoramento do Ensino Profissional Marítimo (EPM), visando atender a demanda dos EBNs para serem profissionais marítimos brasileiros, para que tenham uma melhor formação, que estejam mais bem capacitados para guarnecer o serviço em navios com maior conteúdo tecnológico e, assim, melhor qualificados, poder ser prestadores de serviços nesses navios, ou seja, tornando nosso pessoal mais competitivo para o mercado internacional.

6. CONCLUSÃO

De certa forma, a Lei Jones, mesmo com a sua forma de protecionismo, defendendo as vias aquaviárias americanas de estrangeiros, ela ainda mantém empregos aos marítimos daquela terra; porém, por ser totalmente fechada, não oferece a mínima competitividade na disputa no mercado estadunidense, dificultando a capacidade dos mesmos em responder, de forma rápida e eficaz, as necessidades de desenvolvimento tecnológico do país.

Entre as leis mundiais de cabotagem, a Lei Jones se destaca por seu protecionismo extremo. Apenas alguns países exigem que os navios participantes de seus serviços marítimos domésticos sejam construídos internamente e nenhum deles tenha mais restrições onerosas. Além disso, não há regulamentações comparativamente rigorosas de outros meios de transporte nos Estados Unidos. A onda de desregulamentação que trouxe eficiência e vitalidade renovadas para as indústrias ferroviárias, de caminhões e companhias aéreas nas décadas de 1970 e 1980 deixou o setor marítimo intocado.

Assim como outros modais, a cabotagem continua sendo atividade exclusiva das empresas brasileiras. Tomemos como exemplo o modelo da aviação, voos domésticos só podem ser feitos por empresas brasileiras, e a navegação não é diferente. No entanto, as alterações promovidas pela Lei 9.432¹⁴ ajustaram a definição de empresa de navegação brasileira, abrindo a possibilidade de criação de empresa de navegação sem possuir navio, mudança que afeta não apenas a cabotagem, mas todos os outros tipos de viagens.

O alto custo da construção naval tem contribuído para um envelhecimento da frota, pois há menos incentivo para investir em navios mais novos. Normalmente, um navio tem uma expectativa de vida útil total de cerca de 20 anos, mas — excluindo petroleiros — a frota do Jones Act tem uma média de 30 anos de idade. Em vez de garantir a existência de uma forte indústria naval nacional, a ausência de concorrência desestimulou os construtores de navios a inovar, manter os padrões da indústria ou mesmo construir muitos novos navios.

Então, diante de tudo isso, como uma lei tão pesada tem evitado uma reforma significativa por quase 100 anos fala da determinação de uma classe pequena, bem

¹⁴ A lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

organizada e bem conectada de produtores e sindicatos que conseguiram ao longo dos anos retratar qualquer esforço para reformar ou revogar a Lei Jones como uma afronta à segurança nacional. Chegou a hora de finalmente virar o jogo e para o Congresso revogar essa lei onerosa.

Até aqui o presente olhou para o passado.

A partir do presente momento, diante da urgência da recuperação dos estaleiros para uma produção como antes de navios, offshore, uma contribuição a mais para a nossa Defesa e melhoria que a BR do Mar, como Defesa, pode dar ao país?

Nesse estrito pensar, no que tange ao presente trabalho, o desenvolvimento dos portos, bem como o desenvolvimento em especial dos estaleiros estão intimamente ligados ao tecnológico, ao crescimento econômico e a vontade política de cada país. Aliando-se a estes fatores, surgirão minimamente novos acordos de cooperação com algumas entidades e organizações influentes dentro do Poder Marítimo.

A possível solução para este crescimento tem de passar pela partilha da informação e do poder. Assim, a falta de coordenação de meios e ações podem levar à ausência de recursos, bem como a diminuição da eficiência.

Pensando em vantagens estratégicas, os países que podem contar com uma marinha mercante, no mínimo expressiva, mantêm uma navegação interior e de cabotagem que deveria ser fechada a uma concorrência externa; o que pode constituir uma vantagem para nossas empresas brasileiras. Com uma abertura unilateral desse mercado, que se voltem para companhias estrangeiras pode vir a expor as empresas nacionais com uma concorrência desigual para com estas empresas marítimas estrangeiras que são economicamente bem mais fortes, que podem estipular preços aviltantes, por um prazo determinado, com o firme propósito de desestabilizar as concorrências.

Assim, a previsão do aumento da demanda de navios estrangeiros para a cabotagem, mediante a entrada em vigor da BR do Mar, cabe citar que nos últimos 10 (dez) anos, a cabotagem cresceu aproximadamente 28% (vinte e oito por cento), que pode ou não crescer ainda; crescendo a cabotagem a medida que a demanda aumente, aumenta-se a cabotagem.

Faz-se importante notar que se houvesse a preocupação da construção e da manutenção de estaleiros, haveria um efeito multiplicador na economia. Dessa forma, com o aumento da demanda, não apenas o Brasil, como a Marinha do Brasil, em todos os pontos, com a cabotagem, com a construção de novos estaleiros; os

empreendedores locais aumentariam seus investimentos, a criação de novos empregos que, conseqüentemente, trarão mais impostos, com maior arrecadação de impostos, há mais investimento na cidade e todos se beneficiam, direta ou indiretamente.

Em consideração a abertura das fronteiras liberando a importação de navios, sem pagar imposto, construídos fora do Brasil, com a regulamentação, diz que cada navio que o armador tenha no Brasil, ele poderá trazer mais três navios estrangeiros, que no pensar do Vice Presidente Executivo do Sinaval, se o armador tiver 3 (três) navios na cabotagem no Brasil, ele poderá trazer mais 15 (quinze), e que nunca mais teremos construção naval de navios de cabotagem no Brasil, tornando-se uma decisão equivocada, que a questão da cabotagem não é falta de navios, que não vem a atender os interesses nacionais.

Assim, sugere-se que a Lei BR do Mar não precisa ser fechada como é a Lei Jones Act (protecionista), mas também não pode abrir demais as suas rotas aquavírias para estrangeiros, para todo o mercado mundial. Tal lei, inicialmente, abrindo o mercado internacional, vislumbra que irá provar um desenvolvimento, tanto no desenvolvimento da cabotagem brasileira como o desenvolvimento econômico para o país, porém, em médio prazo (curto – médio prazo).

Porém, a posteriori, a longo prazo, após entrada e vigor da BR do Mar e não provendo proteção alguma para a indústria naval poderá acarretar uma perda na expertise da sua capacidade de construção naval, principalmente para alguns navios para a demanda de cabotagem, já que um de seus pilares é a contínua isenção do uso de navios estrangeiros na cabotagem (entre portos nacionais), sem a obrigatoriedade de contratação de construção de navios em estaleiros brasileiros.

Então, tal estudo sugere, com vistas à otimização de tal lei, o fomento com o estímulo para a melhoria da construção de navios brasileiros para manter o mínimo de experiência na construção naval, tornando isso como estímulo real para que os estaleiros possam restaurar a construção da frota nacional brasileira, levando-se em conta que o afretamento será livre para navios estrangeiros.

Nesse pensar, existe a imperiosa necessidade de aprimorar, de forma eficiente e eficaz, o EPM, a fim de que se possa ter profissionais marítimos melhor qualificados e competitivos para o mercado marítimo e na construção naval pois a competitividade externa será ferrenha, pois após um ano da vigência da lei, aumentará substancialmente a quantidade de navios estrangeiros na cabotagem.

Como visto, é de fundamental importância que uma empresa como a Petrobrás

pense estrategicamente ao formular seu plano de investimentos, determinando a construção das duas plataformas de operação no pré-sal o Brasil, com determinados índices de conteúdos nacional e, da mesma forma, proceda com a renovação dos navios de sua frota.

Em concluso, com efeito quanto ao tema deste trabalho, a BR do Mar poderá vir a se tornar “uma possibilidade para alavancar a indústria naval brasileira”, desde que as sugestões deste trabalho sejam apreciadas pelos decisores competentes, pois a abertura das rotas de cabotagem para navios estrangeiros não incentiva, ao menos momentaneamente, a construção de novos navios brasileiros por parte dos estaleiros, bem como não fomenta a ampliação de oportunidades de emprego para os nossos marítimos; pois a contratação de nacionais sem a devida qualificação para estes navios que virão de outros países, não parece ser atrativa como a dos seus próprios profissionais, face as comparações com suas legislações.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. **Alfred Thayer Mahan – e a geopolítica**. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v.130, n. 04/07, abr./jun. 2010b.

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. **O Poder Marítimo sob o Ponto de Vista Estratégico entre 1540 e 1945**: uma Comparação entre as Concepções de Alfred Thayer Mahan (1840-1914) e Herbert William Richmond (1871-1946). Dissertação (Mestrado em História Comparada) - Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Rio de Janeiro, 2009d.

BAYLIS, J.; WIRTZ, J. **Strategy in the contemporary world**. Oxford: Oxford University Press, 2002.

BRASIL. ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (Brasil). **Manual para elaboração de Trabalhos Acadêmicos / Escola Superior de Guerra – 3. ed.** Rio de Janeiro: ESG, 2021.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. **Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19432.htm>. Acesso em: 15 Ago. 2022.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. promulgada em 5 de outubro de 1988. Brasília, DF: Presidência da república, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 9 mar. 2022.

BRASIL. **Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999**. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Brasília, DF: Presidência da república, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp97.htm. Acesso em: 9 mar. 2022.

BRASIL. Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994. É aprovada, nos termos do documento que com este baixa, a política Marítima Nacional. Brasília, DF: Presidência da república, [1994]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CcivIL_03/decreto/1990-1994/D1265.htm>. Acesso em: 10 mar. 2022

BRASIL. Marinha do Brasil. **Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)**. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada, Brasília,DF: 2020. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html. Acesso em: 27 mar. 2022

BRASIL. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa. Política Nacional de Defesa**. Brasília, DF: MD, 2020. Versão sob apreciação do Congresso Nacional (Lei Complementar 97/1999, art. 9º, § 3º). Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e_defesa/pnd_end_congresso_.pdf. Acesso em: 9 mar. 2022.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília, DF: MD, 2020. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf. Acesso em: 9 abr. 2021.

ECONOMICS, Maritime. **São Luís : cidade portuária em transformação**. [S. l.], p. 3–14, 2017.

BRASIL. Senado Federal. **BR do Mar pode expandir setor de navegação de cabotagem no Brasil (2021)**. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2021/03/26/br-do-mar-pode-expandir-setor-de-navegacao-de-cabotagem-no-brasil>>. Acesso em: 23 Ago. 2022.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022. **Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, e das Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013, e 13.848, de 25 de junho de 2019**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14301.htm>. Acesso em 11 Ago. 2022.

COIMBRA, Marco António Neto Mendes. **O PAPEL DO PODER MARÍTIMO NA ERA DA GLOBALIZAÇÃO**. INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES. CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR – MARINHA (2009/2010). Disponível em: <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/12673/1/1TEN%20Marco%20Coimbra.pdf>>. Acesso em: 31 Jul. 2022.

DE OLIVEIRA, Marcos. **A Lei do Jair e a Lei do Jones**. Nos EUA, cabotagem é para empresas, trabalhadores e estaleiros norte-americanos. (2022). Disponível em: <https://monitormercantil.com.br/a-lei-do-jair-e-a-lei-do-jones/>>. Acesso em: 2 Set 2022.

FERES JR, João. **A história do conceito de “Latin America” nos Estados Unidos**. Bauru, SP: EDUSC, 2005.

GALANTE, Alexandre. A evolução da estratégia naval brasileira (1991-2018). Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2018/07/03/a-evolucao-da-estrategia-naval-brasileira-1991-2018/>>. Acesso em: 11 Set. 2022.

HUNTINGTON, Samuel P. **O Soldado e o Estado**: Teoria e Política das Relações entre Civis e Militares. Rio de Janeiro: Bibliex, 1996.

JOMINI, Antoine Henri. **A Arte da Guerra**. Tradução: Napoleão Nobre. Rio de Janeiro: Bibliex, 1947.

JULIÃO, Fabrício. **BR do Mar**: entenda como a nova regra impacta a logística no Brasil (2022). Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/br-do-mar-entenda-como-a-nova-regra-impacta-a-logistica-no-brasil/>>. Acesso em: 25 Ago. 2022.

LONGO, Wladimir Pirró e. **Tecnologia Militar: conceituação, importância e cerceamento.** Tensões Mundiais, Fortaleza/CE, v. 3, n. 5, p. 111-143, 2007.

MACKINDER, Halford. **The geographical pivot of history.** The Geographical Journal, Vol. 170, No. 4, December 2004, pp. 298–321. Disponível em: https://www.iwp.edu/docLib/20131016_MackinderTheGeographicalJournal.pdf

Acesso em: 31 mar. 2022

MAHAN, Alfred T. **The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783.** Boston: Little, Brown, and Company, 1890. Disponível em: <<https://www.amazon.com.br/Influence-Power-History-1660-1783-Annotated/dp/B08DDQ9972>>. Acesso em: 20 dez. 2014.

MEARSHEIMEIR, John J. **A Tragédia da Política das Grandes Potências.** Tradução de Thiago Araújo. Lisboa: Gradiva, 2007.

Mente Mundo. **Relações Internacionais.** Disponível em: <<https://mentemundo.com.br/site/2018/12/07/os-100-anos-do-heartland-o-rimland-e-a-regiao-em-eterno-conflito/>>. Acesso em 31 Jul 2022.

MÜLLER, Carlos Augusto (2019). **Marinha Mercante com bandeira nacional interessa a quem?** (Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR) Disponível em: <<https://www.sindmar.org.br/marinha-mercante-com-bandeira-nacional-interessa-a-quem/>>. Acesso em: 30 Ago. 2022.

NASCIMENTO, Guilherme Cruz. O Governo Mudou mas o Protecionismo Permanece (2021). Disponível em: <<https://pt.linkedin.com/pulse/o-governo-mudou-mas-protencionismo-permanece-nascimento>>. Acesso em: 15 Ago. 2022.

NÓBREGA, Elisabeth. Consultoria Legislativa do Senado Federal. **EVOLUÇÃO E PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA** (Textos para Discussão. 2008). Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/textos-para-discussao/td-45-evolucao-e-perspectivas-de-desenvolvimento-da-marinha-mercante-brasileira>>. Acesso em: 24 Ago. 2022.

SPYKMAN, The Geography of the Peace. Disponível em: <<https://ia904502.us.archive.org/34/items/the-geography-of-the-peace-nichoals-spykman-1943-questia/THE%20Geography%20of%20the%20Peace%20-%20Nichoals%20Spykman%20-%201943%20-%20Questia.pdf>>. Acesso em 31 mar. 2022.

RICARDO, Javier. **The Jones Act: O que é o Jones Act?** (2021). Disponível em: <<https://economiaenegocios.com/the-jones-act/>>. Acesso em: 23 Ago. 2022.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira; ALMEIDA, Francisco Alves de (Orgs.). **Guerra no Mar: Batalhas e Campanhas Navais que Mudaram a História.** Rio de Janeiro: Record. 2009

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em Administração.** 16. ed. São Paulo: Atlas, 2016.

VIOLANTE, Alexandre Rocha. **A TEORIA DO PODER MARÍTIMO DE MAHAN: UMA ANÁLISE CRÍTICA À LUZ DE AUTORES CONTEMPORÂNEOS.** Esc Guerra Naval, Rio de Janeiro, v. 21, n. 1, p. 223 – 260, jan./jun. 2015.