

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC MAURÍCIO JOSÉ DREBEL

**ESTRATÉGIA MARÍTIMA BRASILEIRA NO SÉCULO 21:  
A relevância do Atlântico Sul para o desenvolvimento nacional**

Rio de Janeiro

2024

CC MAURÍCIO JOSÉ DREBEL

**ESTRATÉGIA MARÍTIMA BRASILEIRA NO SÉCULO 21:  
A relevância do Atlântico Sul para o desenvolvimento nacional**

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF LEONARDO DOS SANTOS PALMEIRA

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval

2024

## **DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR**

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

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

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

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

## **AGRADECIMENTO**

Agradeço, inicialmente, a Deus, por me permitir realizar o presente curso e por guiar meus passos.

A meus pais, por me ensinarem o caminho certo a seguir.

À minha esposa Débora e à minha filha Clara, que são a fonte da minha felicidade e motivação, por me apoiarem e incentivarem, tornando mais fácil a superação dos desafios, e compreenderem a importância da minha dedicação durante a confecção deste trabalho.

Ao Capitão de Fragata Palmeira, meu orientador e outrora companheiro de convés, pelos valiosos ensinamentos e pertinentes sugestões, que foram fundamentais para aprimorar a qualidade deste trabalho.

Aos meus companheiros da “Turma Almirante Dodsworth” e do C-EMOS 2024, agradeço pela convivência harmoniosa e pelo incentivo durante esta jornada.

Se, noutro tempo, o oceano mais nos separava que unia, sua imensidão tem se apresentado bastante aglutinadora, unindo povos e interesses. E o Brasil tem procurado se manter pronto a confirmar sua fundamental vocação marítima de ator relevante no cenário internacional.

Júlio Soares de Moura Neto  
(Ex-Comandante da Marinha do Brasil)

## RESUMO

O objeto de pesquisa da dissertação é a estratégia marítima brasileira no século 21, especificamente no Atlântico Sul, que faz parte do entorno estratégico brasileiro. Traçou-se como objetivo geral comparar a fundamentação teórica de Lars Wedin sobre estratégia marítima com a realidade brasileira, por meio da metodologia de confrontação da teoria com a realidade. A pertinência do estudo reside na grande relevância do mar para o Brasil, perante todas as expressões do poder nacional. Lars Wedin, inspirado principalmente nas ideias do Almirante Castex, apresentou uma definição para estratégia marítima, contemplando suas relações de dependência com as demais estratégias que contribuem para o atingimento dos objetivos políticos de um Estado. No caso do Brasil, para consubstanciar a comparação, foram descritos diversos documentos e ações que se relacionam com a estratégia marítima, incluindo o ordenamento jurídico nacional, acordos internacionais, instituições e atividades da Marinha do Brasil. Foi possível constatar, dessa forma, que há bastante compatibilidades entre as teorias de Lars Wedin e a realidade brasileira quanto à estratégia marítima, ainda que tenham sido observadas algumas lacunas.

**Palavras-chave:** Atlântico Sul. Estratégia marítima. Estratégia naval. Lars Wedin. Planejamento Espacial Marinho. Segurança marítima.

## **ABSTRACT**

### **BRAZILIAN MARITIME STRATEGY IN THE 21<sup>ST</sup> CENTURY: The relevance of the South Atlantic for national development**

The research object of the dissertation is Brazil's maritime strategy in the 21<sup>st</sup> century, specifically in the South Atlantic, which is part of Brazil's strategic environment. The general objective is to compare Lars Wedin's theoretical foundation on maritime strategy with the Brazilian reality, using the methodology of confronting theory and reality. The relevance of the study lies in the great importance of the sea to Brazil, in all expressions of national power. Lars Wedin, mainly inspired by the ideas of Admiral Castex, presented a definition of maritime strategy, considering its dependencies on other strategies that contribute to achieving a state's political objectives. In the case of Brazil, to substantiate the comparison, various documents and actions related to maritime strategy were described, including national legal frameworks, international agreements, institutions, and activities of the Brazilian Navy. It was possible to observe that there is considerable compatibility between Lars Wedin's theories and the Brazilian reality regarding maritime strategy, although some gaps were noted.

**Keywords:** South Atlantic. Maritime strategy. Naval strategy. Lars Wedin. Marine Spatial Planning. Maritime security.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 - Círculo marítimo virtuoso de Geoffrey Till .....	18
FIGURA 2 - Croqui de relações da estratégia integral .....	19
FIGURA 3 - Croqui de relações da estratégia marítima .....	20



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AGU	Advocacia-Geral da União
AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
BID	Base Industrial de Defesa
CIRM	Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
EDM	Estratégia de Defesa Marítima
END	Estratégia Nacional de Defesa
FDM	Fundamentos Doutrinários da Marinha
GTI	Grupo de Trabalho Interministerial
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
ISA	<i>International Seabed Authority</i>
LCM	Linhas de Comunicação Marítimas
MB	Marinha do Brasil
MD	Ministério da Defesa
PEM	Plano Estratégico da Marinha
PIB	Produto Interno Bruto
PND	Política Nacional de Defesa
PNRM	Política Nacional para os Recursos do Mar
PSRM	Planos Setoriais para os Recursos do Mar
SAR	<i>Search and Rescue</i>
SECIRM	Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
SisGAAz	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>ABORDAGENS TEÓRICAS DA ESTRATÉGIA MARÍTIMA</b> .....	<b>12</b>
2.1	PODER MARÍTIMO E PODER NAVAL .....	12
2.2	ESTRATÉGIA MARÍTIMA .....	13
2.3	ESTRATÉGIA INTEGRAL .....	14
2.4	DUALIDADE DAS MARINHAS .....	15
2.5	A ESTRATÉGIA MARÍTIMA NA VISÃO DE LARS WEDIN .....	18
2.5.1	Estratégia de Riquezas .....	19
2.5.2	Estratégia de Meios .....	20
2.5.3	Estratégia Naval .....	21
2.6	CONSIDERAÇÕES PARCIAIS .....	22
<b>3</b>	<b>ASPECTOS ESTRATÉGICOS DA RELAÇÃO DO BRASIL COM O MAR</b> ..	<b>23</b>
3.1	LEGISLAÇÃO NACIONAL .....	24
3.2	COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA OS RECURSOS DO MAR .....	28
3.3	PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA EM ORGANISMOS INTERNACIONAIS .....	31
3.4	SITUAÇÃO DOCUMENTAL E AÇÕES DA MARINHA DO BRASIL .....	33
<b>4</b>	<b>ESTRATÉGIA MARÍTIMA BRASILEIRA E A TEORIA DE LARS WEDIN</b> ..	<b>37</b>
4.1	ESTRATÉGIA DE RIQUEZAS .....	38
4.2	ESTRATÉGIA DE MEIOS .....	41
4.3	ESTRATÉGIA NAVAL .....	42
4.4	CONCLUSÃO PARCIAL .....	45
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>48</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>50</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Uma rápida olhada para o mapa do Brasil bastaria para perceber a importância do mar para o país. Fazendo-se uma divisão do território no eixo norte-sul em duas metades aproximadas, uma defronta o continente sul-americano por terra e a outra volta-se inteiramente para o Oceano Atlântico, ao longo de cerca de 7.500 quilômetros de costa. Apesar da constatação óbvia, para entender o quão relevante é essa fronteira salgada para o país, é necessária uma análise mais aprofundada, englobando dados históricos, socioeconômicos e ambientais.

Pelo mar o Brasil foi descoberto e, posteriormente, consolidou sua independência. Após ter suas linhas de comunicação marítimas atacadas por submarinos alemães, foi às duas guerras mundiais, também pela via marítima. Do mar, o país extrai parcela considerável de suas riquezas, e pelo mar realiza a maior parte de seu comércio exterior.

O Atlântico Sul representa grande parte do entorno estratégico brasileiro, sendo relevante que o país e a Marinha do Brasil se debrucem sobre a região, por meio de estudos que permitam compreender as dinâmicas regionais e as possibilidades de atuação. Como maior país em extensão territorial e em termos de Produto Interno Bruto da bacia do Atlântico Sul, o Brasil tende a ser um protagonista natural, sendo de grande relevância possuir um planejamento estratégico voltado para a região.

Não basta o mar estar presente; é preciso que ele seja devidamente utilizado, de maneira sustentável, como vetor para o desenvolvimento. Um país com a extensa costa do Brasil não pode prescindir de uma estratégia marítima consistente, sob pena de desperdiçar valiosa oportunidade de prover progresso e melhores condições de vida à sua população.

A escolha da estratégia marítima brasileira no século 21 como objeto de estudo justifica-se, portanto, pela grande importância do assunto para o desenvolvimento socioeconômico e para a defesa do Brasil. A propósito, em um eventual cenário de conflito, o Atlântico Sul representa especial interesse para o Brasil, pois ele é trânsito obrigatório para o tráfego marítimo nacional e para qualquer ameaça que venha do mar.

Cabe, ainda, apresentar a seguinte questão central: quais são as compatibilidades entre a estratégia marítima brasileira para o Atlântico Sul e as teorias

descritas por Lars Wedin em sua obra “Estratégias Marítimas no Século XXI”? A fim de responder à pergunta, este trabalho tem como objetivo geral comparar a fundamentação teórica de Lars Wedin sobre estratégia marítima com a realidade brasileira. Para estruturar o estudo, será empregada a metodologia de confrontação da teoria com a realidade, a partir de uma pesquisa bibliográfica e documental e uma abordagem descritiva, contemplando aspectos teóricos acerca da estratégia marítima e a contextualização brasileira sobre o tema.

Para isso, o texto está organizado em cinco capítulos. Após esta introdução, o capítulo dois identifica abordagens teóricas sobre estratégia marítima, tendo Lars Wedin como referencial principal. O terceiro capítulo descreve as diretrizes, documentos e ações de instituições brasileiras que se relacionam com o Atlântico Sul e contribuem para o desenvolvimento da estratégia marítima. No capítulo quatro, é realizada uma comparação do arcabouço teórico com a prática brasileira, a fim de verificar quais são as compatibilidades, bem como as singularidades que divergem do referencial. O capítulo cinco consiste nas considerações finais sobre o assunto.

## 2 ABORDAGENS TEÓRICAS DA ESTRATÉGIA MARÍTIMA

O presente capítulo propõe-se a identificar referenciais teóricos acerca da estratégia marítima, a fim de compreender sua importância e abrangência, bem como observar como ela se relaciona com outras estratégias e como pode contribuir com os objetivos nacionais. Antes de tratar da estratégia marítima propriamente dita, porém, convém observar a definição de outros dois conceitos a ela diretamente associados e que serão necessários nas análises posteriores: poder marítimo e poder naval.

### 2.1 PODER MARÍTIMO E PODER NAVAL

Autores clássicos como Alfred Thayer Mahan e Julian Corbett não sentiram a necessidade de especificar a diferenciação entre os termos. Talvez sequer julgassem que haveria interpretações distintas, no que propuseram defender, à sua época. Embora Mahan abordasse amplamente o termo *sea power*, não o definiu claramente, de modo que sua tradução não é clara (Speller, 2024). Para ele, o importante era apresentar a relevância do uso do mar como fonte de riqueza e poder de uma nação.

Em alguns autores contemporâneos, todavia, percebe-se uma preocupação em diferenciar semanticamente tais expressões. Ian Speller (2024), na introdução de seu livro *“Understanding Naval Warfare”* apresenta um breve glossário de termos associados ao mar, a fim de eliminar potenciais confusões interpretativas. Assim, apresenta o **poder marítimo** como um conceito amplo, abarcando todos os usos do mar, tanto civis quanto militares. Inclui o poder militar, político e econômico advindo do uso do mar, englobando as capacidades militares das marinhas, as estruturas portuárias, mercantes e demais atividades do país relacionadas ao mar.

A definição adotada pela MB para poder marítimo encontra-se na publicação EMA 301 - Fundamentos Doutrinários da Marinha (FDM):

O Poder Marítimo é a projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os Objetivos Nacionais (Brasil, 2023a, p. 1-3).

Percebe-se, assim, que poder marítimo é um conceito bastante abrangente, contemplando diversos tipos de atividades relacionadas ao mar. Após a definição

citada, a FDM apresenta os diversos elementos que constituem o poder marítimo, dentre os quais estão o poder naval, a marinha mercante, a infraestrutura marítima e hidroviária, as indústrias naval, de defesa e de pesca, etc. Fica logo claro, portanto, que há uma relação de subordinação do poder naval ao poder marítimo.

Para Speller (2024), o **poder naval** é um subconjunto do poder marítimo que se refere especificamente às atividades militares de marinhas de guerra, abrangendo seus meios, organização e emprego em prol de políticas governamentais. Essa vocação militar também é apresentada por Geoffrey Till (2018), ao afirmar que o poder naval se expressa mais obviamente pelo número de navios de guerra que uma marinha dispõe e por quão eficazmente esses navios são empregados contra o adversário.

No âmbito da MB, a FDM apresenta o poder naval como segue:

O Poder Naval é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, visando contribuir para a conquista e a manutenção dos Objetivos Militares e Setoriais de Defesa, decorrentes dos Objetivos Nacionais de Defesa, identificados na Política Nacional de Defesa (PND), conforme as diretrizes estabelecidas pela Estratégia Nacional de Defesa (END).

O Poder Naval compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa [...] (Brasil, 2023a, p. 1-4).

No presente trabalho, o entendimento acerca de poder marítimo e poder naval a ser considerado será conforme as definições previstas na FDM.

Cabe, ainda, incluir a definição de **poder nacional**, que faz parte das definições de poder marítimo e poder naval e será útil nos capítulos subsequentes. Trata-se da “capacidade que tem a nação para alcançar e manter os objetivos nacionais, em conformidade com a vontade nacional, manifestada por meio das expressões política, econômica, psicossocial, militar e científico-tecnológica” (Brasil, 2023a, p. 1-3).

## 2.2 ESTRATÉGIA MARÍTIMA

Tendo-se diferenciado poder marítimo e poder naval, pode-se passar a abordar o tema da estratégia marítima. Mahan, embora seja um dos mais conhecidos teóricos do assunto, novamente não apresenta uma definição específica para a expressão.

Julian Corbett foi um dos primeiros a propor uma definição, em 1911, e o fez de maneira simples e direta em *Some Principles of Maritime Strategy* (1988), defendendo que a estratégia marítima representa os princípios que regem uma guerra em que o mar é um fator primordial. Percebe-se, assim, que Corbett limita a estratégia marítima ao emprego das forças em combate, pois não distingue o poder marítimo do naval.

Todavia, Corbett (1988) conferiu à estratégia marítima uma maior amplitude espacial, não a restringindo ao ambiente marinho, pois considerava que a batalha naval raramente seria um fim em si mesma. Segundo ele, uma vez que as pessoas vivem em terra e não no mar, é em terra que as grandes questões são normalmente resolvidas. Ainda assim, Corbett devotou um papel relevante às marinhas no que concerne à obtenção do comando do mar e à necessidade de controle das linhas de comunicação marítimas, cuja importância será melhor explorada mais adiante.

O sueco Lars Wedin, em seu livro “Estratégias Marítimas no século XXI: A contribuição do Almirante Castex” (2015), formulou uma definição objetiva para a estratégia marítima: “é a ciência e a arte de manobrar forças para cumprir os fins políticos no domínio marítimo” (p. 119). Ou seja, não restringe a estratégia marítima ao emprego militar. Analogamente, definiu a estratégia naval como a ciência e a arte de manobrar as forças navais em prol da estratégia marítima. Assim, Wedin apresenta a estratégia naval subordinada à marítima, coerentemente com a subordinação do poder naval ao marítimo. Essa posição subalterna da estratégia naval é, na verdade, apenas uma das subordinações que Wedin estabelece para a estratégia marítima.

Na obra citada, ele apresenta uma abordagem mais completa sobre as subordinações e as relações da estratégia marítima com outras estratégias. Além de analisar e pormenorizar o extenso trabalho do almirante francês Raoul Castex, Wedin faz sua própria adaptação e considerações acerca das relações, ou “dependências”, entre as várias estratégias que impactam o meio marítimo. Em última instância, a estratégia marítima deve ser entendida sob uma perspectiva maior, no âmbito de uma estratégia nacional. Começa-se a perceber, portanto, o amplo espectro da estratégia marítima, congregando outros ramos estratégicos de interesse do país.

### 2.3 ESTRATÉGIA INTEGRAL

Diversos autores trataram do tema, abordando a hierarquização e as dependências entre os diversos níveis e temáticas da estratégia, em geral, de forma

parecida: no topo da hierarquia há uma estratégia ampla, que abarca as subordinadas em prol de um objetivo nacional comum. A essa estratégia de mais alto nível são atribuídos diferentes nomes, conforme o escopo e o autor que a tenha abordado.

Castex a denominou “estratégia geral”, definida como a arte de conduzir, na paz ou na guerra, todas as forças e meios de luta de uma nação. Atribuição essencial do governo, seria a verdadeira estratégia de defesa nacional (Wedin, 2015). Tal acepção assemelha-se à definição da “grande estratégia” de Liddell Hart, cujo propósito seria coordenar os recursos da nação a fim de atingir o objetivo político da guerra (Coutau-Bégarie, 2010). Percebe-se, portanto, que tais proposições aplicam-se, prioritariamente, ao contexto militar, tendo como objeto último a guerra.

Já o general francês Lucian Poirier apresentou o termo “estratégia integral” como “a ciência e a arte de manobrar as forças para cumprir os fins da política” (Poirier apud. Wedin, 2015, p. 56). A principal diferença em relação às definições anteriores é que Poirier não foca sua estratégia integral na guerra, mas sim nos objetivos gerais da política. Esse é o contexto incorporado por Lars Wedin e que será explorado no presente trabalho, juntamente com as dependências, conforme definidas por Castex, a fim de verificar como tais teorias aplicam-se à realidade brasileira no Atlântico Sul.

Acolhendo a definição de Poirier e Wedin, portanto, doravante será empregado, neste trabalho, o termo “estratégia integral” para designar a estratégia de mais alto nível do Estado. A estratégia integral, assim definida, engloba todas as áreas de atividade do país, quer seja em tempos de paz ou de guerra, coordenadas pelo nível político. Cada área tem sua estratégia específica: estratégia política, estratégia de defesa, estratégia terrestre, marítima e aérea, estratégia econômica, diplomática, etc.

Essas estratégias específicas são, por sua vez, interligadas por meio das dependências. Wedin (2015, p. 126) considera que “a importância das ‘dependências’ é uma particularidade da estratégia marítima. Ela resulta da dualidade das forças navais, as quais estão, simultaneamente, ao serviço do mundo marítimo civil e das forças conjuntas”. A questão da dualidade das marinhas é tema central da estratégia marítima e será detalhada a seguir.

## 2.4 DUALIDADE DAS MARINHAS

Embora cada força armada tenha sua estratégia própria, Wedin (2015) lembra que as marinhas, diferentemente das demais forças, desempenham uma dualidade



única, pois estão, simultaneamente, ligadas ao ambiente das forças militares e ao amplo espectro do ambiente marítimo. Assim, elas têm uma maior abrangência, uma vez que não apenas representam um meio de combate, mas também têm a responsabilidade de proteger os demais interesses marítimos do Estado. As marinhas servem tanto à estratégia marítima como à de defesa. Por isso, “o oficial de marinha deve ser, ao mesmo tempo, marinheiro e guerreiro. Ele [...] deve ser um verdadeiro profissional do mundo marítimo e do mundo militar” (Wedin, 2015, p. 109).

Geoffrey Till (2018, p. 17) amplia essa ideia da dualidade das marinhas, estendendo-a ao poder marítimo:

O poder marítimo é claramente um conceito mais amplo do que o poder terrestre ou o poder aéreo, pois nenhum destes últimos abrange as dimensões geoeconômicas da atividade humana na medida em que o poder marítimo o faz. [...] O poder marítimo pode ser visto como um sistema rígido e inseparável no qual o poder naval protege os recursos marítimos que são a fonte última da sua prosperidade e eficácia militar (tradução nossa)<sup>1</sup>.

A partir dessa análise, Till (2018) apresenta seu círculo marítimo virtuoso (figura 1), que explicaria o sucesso obtido no passado por alguns países europeus no domínio marítimo. Conforme o diagrama, países costeiros que se beneficiem de um comércio marítimo pujante podem destinar parte dos lucros auferidos com a atividade para suas forças navais, financiando a construção e a manutenção de suas marinhas, justamente para proteger aquele comércio. O poder marítimo do país, ou seja, a estrutura portuária, de construção naval, a expertise das pessoas com as lides do mar, dentre outros atributos da potência marítima, impulsiona o desenvolvimento do poder naval, inclusive com menores custos que em países que não dispõem de tal estrutura.

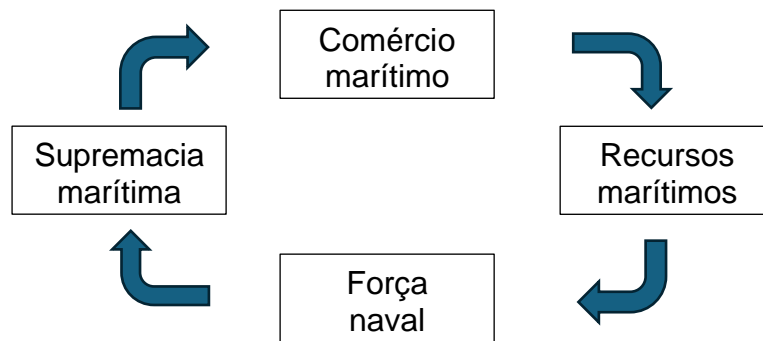
Um robusto aprimoramento do poder naval, por sua vez, proporciona uma supremacia marítima, que garante e incentiva ainda mais o comércio marítimo, tanto em tempos de paz quanto de guerra. A propósito, para Corbett (1988), a proteção das linhas de comunicação marítimas é justamente a principal atribuição das marinhas. Segundo ele, o propósito da guerra naval sempre deve ser garantir, direta ou

---

<sup>1</sup> No original: “Seapower is clearly a larger concept than landpower or airpower, neither of which encompass the geo-economic dimensions of human activity to the extent that seapower does. [...] Seapower can be seen as a tight and inseparable system in which naval power protects the maritime assets that are the ultimate source of its prosperity and military effectiveness”.

indiretamente, o comando do mar ou impedir que o inimigo o conquiste, o que seria obtido pelo controle das linhas de comunicação marítimas, tanto para fins comerciais como militares. Aqui, mais uma vez, é reforçado o caráter dual das marinhas.

Figura 1 – Círculo marítimo virtuoso de Geoffrey Till



Fonte: Till, 2018, p. 18 (adaptado pelo autor)

A relação simbiótica entre poder marítimo e poder naval, assim como a dualidade das marinhas, não é assunto novo. Já no século 17, Sir Walter Raleigh afirmou: “Quem comanda o mar, comanda o comércio; quem comanda o comércio, toma posse da riqueza do mundo e, conseqüentemente, domina o próprio mundo” (Wedin, 2015, p. 134). Mahan reforçou a declaração mais de dois séculos depois: “Controle do mar pelo comércio marítimo e pela supremacia naval significa uma influência predominante no mundo... [e] é o principal entre os elementos meramente materiais no poder e na prosperidade das nações” (Till, 2018, p. 74, tradução nossa)<sup>2</sup>.

Tais afirmativas podem parecer tendenciosas e apaixonadas, uma vez que foram proferidas por homens do mar. Mas o famoso economista Adam Smith também observou, no século 18, que as nações que tivessem uma interação direta com o mar teriam melhores condições de realizar trocas comerciais com outros países, favorecendo seu desenvolvimento (Smith, 1985).

O círculo marítimo virtuoso de Geoffrey Till (2018) também é tangível, uma vez que ele o exemplifica a partir de experiências europeias, especialmente o caso britânico até o primeiro quarto do século 20. Desde então, o círculo virtuoso parece se adequar bem ao caso dos Estados Unidos, que expandiu sua marinha após os

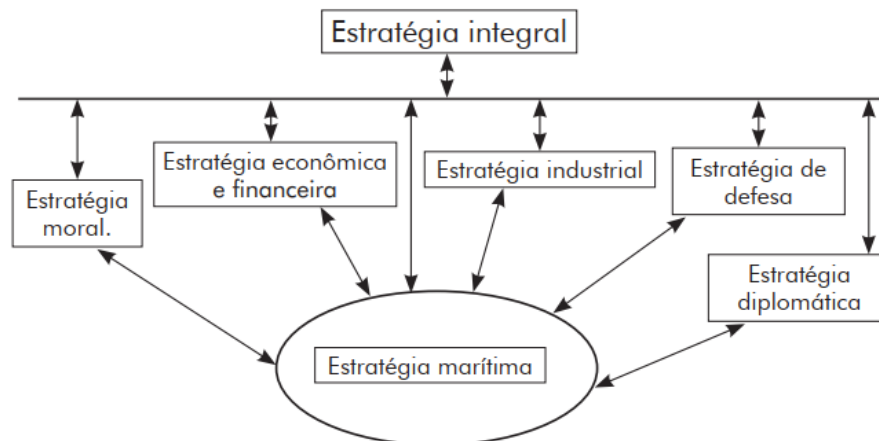
<sup>2</sup> No original: “Control of the sea by maritime commerce and naval supremacy means predominant influence in the world... [and] is the chief among the merely material elements in the power and prosperity of nations”.

preceitos de Mahan, alcançando a supremacia marítima e corroborando o caráter dual da força naval. A dualidade das marinhas será importante para entender, mais adiante, a importância da integração da estratégia marítima com as outras estratégias.

## 2.5 A ESTRATÉGIA MARÍTIMA NA VISÃO DE LARS WEDIN

Wedin (2015) observa que o projeto político, para obter sucesso, precisa de uma estratégia integral que seja abrangente e igualmente válida em tempos de paz e de guerra. Ele propõe, então, um conceito ampliado para essa estratégia integral, contemplando diversas estratégias subordinadas: estratégia diplomática + estratégia de defesa + estratégia marítima + estratégia econômica e financeira + estratégia industrial + estratégia moral. Essa estruturação encontra-se representada abaixo:

Figura 2 – Croqui de relações da estratégia integral



Fonte: Wedin, 2015, p. 121

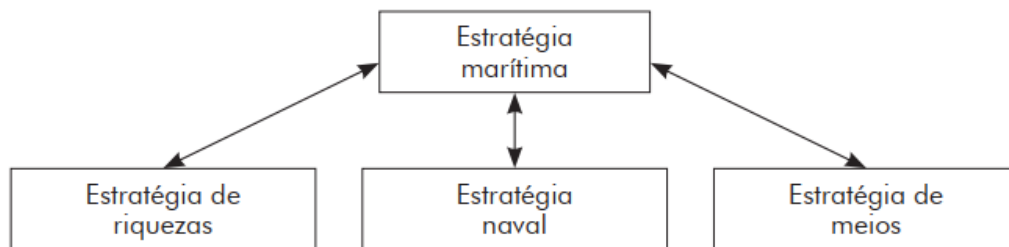
É interessante notar a posição de destaque em que Wedin coloca a estratégia marítima, relacionando-a com todas as outras estratégias. Verticalmente, elas são coordenadas pela estrutura político-estratégica, de acordo com os objetivos nacionais da estratégia integral. Mas há, também, uma coordenação lateral entre a estratégia marítima e as demais, realizada pelo sistema de dependências, conforme anteriormente definido. Não sendo autossuficiente, a estratégia marítima necessita do concurso de outras estratégias para obter sucesso. Dentre elas, destacam-se:

- Estratégia integral, para dar a ênfase necessária à estratégia marítima, transformando-a em uma prioridade para o Estado;

- Estratégia industrial, para prover navios mercantes e de guerra, assim como a infraestrutura necessária para a estratégia marítima prosperar, em terra e no mar;
- Estratégia econômica, a fim de viabilizar o financiamento para manutenção e desenvolvimento de frotas mercante e de pesca nacionais;
- Estratégia moral, para fomentar uma mentalidade marítima na população; e
- Estratégia naval, que será abordada mais adiante, ainda neste capítulo.

Wedin observa, ainda, que a estratégia marítima tem basicamente duas funções: fomentar os elementos constituintes do poder marítimo e empregar esse poder em prol da realização dos objetivos amplos da política. Mas, para poder atingir seus objetivos políticos, a estratégia marítima necessita de três subestratégias: estratégia de riquezas, estratégia naval e estratégia de meios, conforme a figura 3.

Figura 3 – Croqui de relações da estratégia marítima



Fonte: Wedin, 2015, p. 122

A seguir, será visto como cada uma dessas subestratégias contribui para a estratégia marítima, lembrando que ela visa, de acordo com Wedin, manobrar forças para cumprir os fins políticos no domínio marítimo.

### 2.5.1 Estratégia de Riquezas

A estratégia de riquezas visa desenvolver e explorar as riquezas do mar, incluindo, por exemplo, o domínio dos transportes, pesca e exploração mineral. Ela pretende maximizar o resultado da estratégia econômica, devendo levar em consideração, no entanto, restrições legais, ecológicas e quaisquer outras impostas por leis ou tratados relacionados com o ambiente marítimo (Wedin, 2015).

Dessa forma, a estratégia de riquezas está intimamente ligada à Economia Azul, definida como “o uso sustentável dos recursos marinhos para o desenvolvimento

econômico, melhoria do bem-estar social e geração de empregos, conservando a saúde dos ecossistemas oceânicos e costeiros” (Santos *et al.*, 2022, p. 51).

Vale lembrar que o mar sempre foi uma via de acumulação de riquezas. Dentre os quatro atributos do mar descritos por Till (2018), citados a seguir, os dois primeiros contribuem diretamente para isso, e os outros dois indiretamente:

- o mar como fonte de recursos;
- o mar como meio de transporte e trocas comerciais;
- o mar como meio de informação e difusão de ideias; e
- o mar como meio de domínio.

A respeito da fonte de recursos marinhos, a pesca talvez seja a atividade mais antiga, e ainda desempenha papel relevante. Especificamente com relação aos recursos minerais, além da exploração de hidrocarbonetos que já ocorre há bastante tempo, uma nova fronteira está sendo aberta: diversos países e organizações já assinaram contratos com a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos - *International Seabed Authority* (ISA), para mineração de nódulos polimetálicos, sulfetos polimetálicos e crostas cobaltíferas no subsolo marinho (ISA, 2024)<sup>3</sup>. A atividade é prevista na Seção 3 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Embora ainda embrionária, acredita-se que a atividade apresente grande potencial econômico, especialmente pela possibilidade de obtenção de elementos úteis para a transição energética para uma economia de baixo carbono. Nessa toada, outra relevante atividade marítima que merece destaque é a geração de energia offshore, principalmente por meio de turbinas eólicas (COPPE/UFRJ, 2024).

### 2.5.2 Estratégia de Meios

“Sem meios, não há vias estratégicas, logo, não há objetivos políticos possíveis”. Com essa afirmação, Wedin (2015, p. 136) lembra que as forças manobradas pela estratégia marítima são compostas de “vias e meios”: os meios são os componentes do poder marítimo, enquanto as vias são as formas de empregá-los, concorrendo para alcançar um fim. De acordo com Wedin, um poder marítimo deve dispor não apenas desse conjunto de vias e meios, mas também de uma vontade de empregá-lo para atingir seus objetivos estratégicos.

---

<sup>3</sup> Os contratos com a ISA estão disponíveis em: <https://www.isa.org.jm/exploration-contracts/>. Conforme acesso em 14 de maio de 2024, 22 países/organizações já haviam assinado contratos (ISA, 2024).

No contexto da estratégia marítima, a estratégia de meios é a responsável por conceber, construir e conduzir os meios necessários para o atingimento de diversos objetivos. Ela também possui dependências para viabilizar sua ação: no caso da estratégia de riquezas, os meios para explorar as riquezas do mar provêm principalmente da iniciativa privada; já para a estratégia naval, os principais meios são os navios de guerra e seu armamento, que dependem de investimentos estatais. Em ambos os casos, deve haver uma sinergia com as estratégias industrial e econômica a fim de construir os meios, que também incluem, por exemplo, a estrutura portuária necessária e as interligações com outros modais de transporte (Wedin, 2015).

Wedin lembra, ainda, que não se constrói uma marinha em curto prazo, sendo necessários, no mínimo, dez anos para a concepção, construção e testes de um navio de guerra. Uma política de construção naval a longo prazo é, portanto, compulsória.

### 2.5.3 Estratégia Naval

Wedin (2015) define a estratégia naval como uma estratégia de ação a serviço da estratégia marítima. Grande parte da questão trata do emprego do poder naval na guerra. Apoiado em Castex, Wedin aponta como objetivos principais da guerra naval o domínio do mar e o controle das linhas de comunicações marítimas, embora o primeiro tenha reconhecido não ser possível o domínio absoluto do mar. De toda forma, o domínio obtido permitiria adotar duas posturas: ofensivamente, interceptar as comunicações marítimas inimigas e atacar seu território por via marítima; e defensivamente, garantir as próprias comunicações marítimas e inviabilizar um ataque inimigo a seu próprio território pelo mar.

Wedin cita, ainda, no contexto da estratégia naval, a “triplição castexiana” dos modos de ação da guerra naval, como forma de obter o domínio do mar ou controle das comunicações: a luta contra as forças organizadas do inimigo, o ataque e a defesa das linhas de comunicações marítimas e as operações do mar contra a terra.

Quanto às dependências, Wedin (2015) constatou que os objetivos da estratégia naval estão perfeitamente adaptados à estratégia de defesa e suas missões estratégicas: conhecimento e antecipação, prevenção, dissuasão, proteção e intervenção<sup>4</sup>. Outra dependência relevante é a estratégia diplomática, primordial para

---

<sup>4</sup> Essas eram as missões estratégicas constantes dos Livros Brancos de Defesa e Segurança Nacional franceses até 2013. Atualmente, há uma lista atualizada com seis eixos estratégicos (França, 2024).

a estratégia naval atual. É essencialmente por meio da diplomacia naval que as marinhas cumprem as missões estratégicas de prevenção e dissuasão.

Finalmente, no âmbito da estratégia naval, há um tipo de operação bastante abordado por autores contemporâneos e relacionado com a dualidade das marinhas: a manutenção da “boa ordem no mar” ou “segurança marítima”. Geoffrey Till e Ian Speller, por exemplo, dedicam capítulos específicos ao assunto nos livros *Seapower: a guide for the Twenty-first Century* (2018) e *Understanding Naval Warfare* (2024).

Para Wedin (2015), a manutenção da ordem no mar deve ser uma missão permanente da estratégia naval. Suas ações são bastante abrangentes, incluindo vigilância das águas jurisdicionais, realização de inspeções nas embarcações, verificação do cumprimento de regulamentos internacionais, conservação das infraestruturas de auxílios à navegação, combate ao crime organizado e combate à poluição ambiental. Ou seja, suas atividades possuem aderência com as atribuições da Autoridade Marítima brasileira, papel exercido pelo Comandante da Marinha. No próximo capítulo será apresentado o entendimento da MB sobre segurança marítima.

## 2.6 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Em resumo, percebe-se que a estratégia marítima possui estreitas ligações especialmente com a estratégia econômica, a industrial, a diplomática e a de defesa. Contribui, assim, com os objetivos políticos da estratégia integral de um Estado, demandando desta, em contrapartida, apoio para atingir seus propósitos intrínsecos.

Uma parcela considerável de atores relevantes para a estratégia marítima é estatal, como as forças navais, guardas costeiras, portos públicos e outros órgãos governamentais. Outra parte dos *stakeholders* é independente do Estado, como é o caso dos industriais, empresários, armadores e pescadores. É fundamental, portanto, que haja uma coordenação de esforços e uma maturidade política no nível da estratégia integral, com a adequada percepção da relevância do mar e da estratégia marítima como grandes contribuintes para o atingimento dos objetivos nacionais.

Para a implementação de políticas de fomento à estratégia marítima, faz-se necessário um conjunto de leis e instituições que impulsionem suas atividades. A fim de verificar o grau de engajamento do Brasil com o mar, será contextualizada, a seguir, a estruturação da legislação, regulamentos, organismos internacionais dos quais o país faz parte e instituições internas que têm relação com o assunto.

### 3 ASPECTOS ESTRATÉGICOS DA RELAÇÃO DO BRASIL COM O MAR

Com aproximadamente 7.500 quilômetros de costa, histórico intimamente ligado ao Oceano Atlântico e grande diversidade de recursos naturais em suas águas jurisdicionais, é inegável a importância do mar para o Brasil. Tão grande é sua relevância que foi cunhada a expressão “Amazônia Azul” para referir-se à porção marítima que vai do litoral brasileiro até o limite exterior de sua Plataforma Continental, além das águas interiores. O termo faz clara alusão à floresta amazônica, mundialmente conhecida por sua rica biodiversidade, riquezas naturais e grandes dimensões geográficas, provocando uma pertinente comparação. Pela Amazônia Azul trafega mais de 95% do comércio exterior brasileiro e dela são extraídos 95% do petróleo nacional, 80% do gás natural e 45% do pescado (MB, 2024a).

A Amazônia Azul está inserida em outro contexto, ainda mais amplo, designado **entorno estratégico brasileiro**. Essa denominação foi concebida na Política de Defesa Nacional de 2005, posteriormente renomeada para Política Nacional de Defesa (PND), cuja versão de 2012 definiu aquela região mais assertivamente, com a inclusão do continente antártico limitando-a ao sul. Desde então, o entorno estratégico brasileiro é definido como uma área de interesse prioritário para o Brasil, abrangendo a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica (Brasil, 2024b).

Porém, mesmo ante a inquestionável importância do mar, ao estudar o assunto constata-se que o Brasil não possui uma estratégia marítima claramente definida. Esse é um ponto muito importante para compreender algumas dificuldades observadas no Brasil quanto à estratégia marítima. A Política Marítima Nacional (PMN) é o documento que mais se aproxima de uma estratégia marítima, porém, encontra-se bastante desatualizado, conforme será discutido ainda nesta seção.

Utilizando a fórmula do Coronel Lykke (1989), a estratégia marítima, como qualquer estratégia, deveria ser constituída de um conjunto de fins + maneiras + meios. Para isso, é fundamental que haja, como ponto de partida, uma definição de quais são os fins, ou objetivos, a serem atingidos. De fato, na PMN são encontrados alguns objetivos relacionados ao mar, estabelecidos no nível político, embora não sejam especificadas as maneiras e meios para alcançá-los.

Não obstante, o ordenamento jurídico brasileiro contém outros documentos que versam sobre assuntos estratégicos relacionados, direta ou indiretamente, ao mar, e



de alguma forma contribuem com a estratégia marítima, como será visto a seguir. Ato contínuo, será feita uma abordagem acerca das instituições, organismos internacionais e atuação da MB correlacionados com o tema.

### 3.1 LEGISLAÇÃO NACIONAL

No topo da hierarquia normativa, a **Constituição Federal de 1988** limita-se a estabelecer breves delimitações de responsabilidades relacionadas com o ambiente marítimo. Ela define as áreas marítimas que se constituem bens da União, incluindo os recursos naturais lá existentes, bem como especifica as competências nessas áreas e nos portos. A carta magna brasileira prevê, também, que a União tem competência privativa para legislar sobre a defesa nacional, o que inclui a defesa de sua porção marítima (Brasil, 1988).

Nesse aspecto, embora a estratégia de defesa seja um ramo específico dentro de uma estratégia integral, possui dependências relevantes com a estratégia marítima, e por isso terá suas intersecções aqui abordadas. No caso brasileiro, em seu mais alto nível encontra-se a **Política Nacional de Defesa (PND)**, com foco no planejamento de ações destinadas à defesa do país. Ela estabelece os Objetivos Nacionais de Defesa, que orientam o preparo e o emprego de todas as expressões do poder nacional (política, econômica, psicossocial, militar e científico-tecnológica), em prol da defesa nacional. Com relação ao mar, a PND reconhece a natural vocação marítima brasileira e a importância estratégica do Atlântico Sul e da Amazônia Azul (Brasil, 2024b).

A **Estratégia Nacional de Defesa** é decorrente da PND e estabelece as ações estratégicas para a consecução dos Objetivos Nacionais de Defesa, com ênfase na expressão militar do poder nacional. Concernente à região marítima, a END considera o Atlântico Sul como uma área de interesse geoestratégico para o Brasil, julgando prioritária a proteção dos recursos naturais existentes em suas águas jurisdicionais, assim como em seu leito e subsolo marinho. Admite, também, que a exploração e exploração de recursos da Amazônia Azul e a utilização das linhas de comunicação marítimas no Atlântico Sul são fundamentais para o desenvolvimento do país, requerendo a ampliação da capacidade de prover segurança marítima. A END orienta, ainda, que seja adotada, prioritariamente, uma postura estratégica dissuasória para a defesa dos interesses nacionais nessa região. Nesse sentido, afirma a necessidade

estratégica de promover o desenvolvimento da tecnologia nuclear, ressaltando a importância do poder naval dispor de submarino de propulsão nuclear (Brasil, 2024a).

Para além da defesa nacional, o Brasil dispõe de um documento profundamente relacionado com a estratégia marítima: a **Política Marítima Nacional (PMN)**. Trata-se de um documento relevante para o fomento do setor marítimo, que visa orientar o desenvolvimento das atividades marítimas no País, integrando ações de diversos Ministérios, buscando a utilização eficaz, racional e completa do mar e das hidrovias interiores, em prol dos interesses nacionais. Atentando para a diversidade de objetivos e ações a realizar que a PMN atribui aos Ministérios e à MB, percebe-se que sua abrangência tem aderência com todas as cinco expressões do poder nacional. Destarte, resulta em promissor potencial de contribuição para variados ramos da estratégia marítima, contemplando temas como construção naval, infraestruturas portuárias, pesquisa e exploração de recursos naturais, defesa e desenvolvimento de uma mentalidade marítima nacional (Brasil, 1994).

Apesar do excelente conteúdo e do nobre propósito a que se destina, a PMN apresenta o grave problema de estar muito defasada. Aprovada em 1994<sup>5</sup>, carece de revisão em função de diversos fatores que mudaram a relação do Brasil e do mundo com o mar desde então. Em novembro daquele mesmo ano, por exemplo, entrou em vigor no Brasil, e internacionalmente, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)<sup>6</sup>, de modo que ainda não havia ampla familiaridade com a Convenção por ocasião da aprovação da PMN.

A propósito, dez anos depois, em 2004, decorrente do artigo 76 da CNUDM, o Brasil apresentou seu primeiro pleito à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), seguido de novas submissões em 2015 e 2017, frutos dos trabalhos realizados no âmbito do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC)<sup>7</sup>. Parte das áreas pleiteadas já teve manifestação favorável da CLPC e foi incorporada à Amazônia Azul, representando, portanto, novidade em relação à época da publicação da PMN.

---

<sup>5</sup> A PMN foi aprovada pelo Decreto nº 1.265, de 1994. Este decreto revogou a primeira versão do documento, que havia sido aprovado pelo Decreto nº 89.331, de 1984.

<sup>6</sup> No Brasil, a vigência da CNUDM a partir de novembro de 1994 foi declarada pelo Decreto nº 1.530, de 1995.

<sup>7</sup> O LEPLAC foi instituído pelo Decreto nº 98.145, de 1989, com o propósito de estabelecer o limite exterior da Plataforma Continental brasileira, região em que o país pode exercer soberania para exploração dos recursos naturais do leito e subsolo marinhos, além da Zona Econômica Exclusiva - ZEE (200 milhas náuticas) (CIRM, 2024b)

A própria criação do termo “Amazônia Azul” deu-se uma década depois do início da vigência da PMN. A primeira menção registrada da expressão deu-se em 2004, pelo então Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, em um artigo do jornal Folha de São Paulo (Carvalho, 2004). Vinte anos depois, o termo já está consolidado e amplamente difundido na sociedade brasileira, constando, inclusive, em mapas do Atlas geográfico escolar do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2024), porém não consta na PMN. Além de não haver menção à Amazônia Azul, não se encontram no documento outras expressões modernas afetas ao mar em voga atualmente, como oceanopolítica<sup>8</sup> e a já citada economia azul.

Ademais, a publicação da PMN ocorreu mais de uma década antes das descobertas de petróleo no pré-sal da costa brasileira, anunciadas em 2006, que tornaram o mar protagonista absoluto na produção nacional de petróleo<sup>9</sup>, além de trazer luzes para a importância do mar perante a sociedade brasileira.

Esses exemplos, por si só, apresentam relevantes alterações ocorridas no Brasil e em sua relação com o mar desde 1994, suficientes para ensejar uma revisão da PMN. Decorridos trinta anos de sua aprovação, o documento não aparenta ser muito utilizado e referenciado, conforme pode ser verificado realizando-se pesquisas por “Política Marítima Nacional” na internet e na intranet da MB, as quais não apresentam resultados que façam menção relevante à PMN<sup>10</sup>. Além disso, a PMN vigente não prevê indicadores que permitam a mensuração e avaliação do cumprimento dos objetivos e “ações a realizar” atribuídos aos diversos órgãos envolvidos, muitos dos quais foram descontinuados ou modificados ao longo do tempo (Thauan *et al.*, 2022).

Finalmente, em 2021 foi criado pelo governo federal um Grupo de Trabalho Interministerial (GTI), sob a coordenação da MB e contando com a participação de treze Ministérios e da Advocacia-Geral da União (AGU), para elaborar uma proposta de reformulação da PMN<sup>11</sup>. Trata-se de uma excelente oportunidade para estimular o

---

<sup>8</sup> A oceanopolítica pode ser considerada um ramo da geopolítica, que coloca o Estado como elemento central na tomada de decisões soberanas relacionadas aos espaços oceânicos, sobre o destino de sua população e nas relações de poder com outros estados (Barbosa Junior, 2012).

<sup>9</sup> Em 2022, 92% do petróleo produzido pelo Brasil aconteceu em águas profundas e ultraprofundas (Petrobrás, 2024a).

<sup>10</sup> O autor realizou pesquisas em sítios de busca na internet e por meio da ferramenta “Bússola”, na intranet da MB, em 21 de junho de 2024.

<sup>11</sup> O GTI citado foi instituído pelo Decreto nº 10.607, de 2021.

debate sobre o mar e reforçar sua relevância para o Brasil junto à classe política e à sociedade, contribuindo assim para o desenvolvimento da estratégia marítima. Os trabalhos foram desenvolvidos no âmbito da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) e a minuta da nova Política Marítima Nacional ainda se encontra em trâmite para aprovação final pelo Presidente da República.

Merece destaque, também, a legislação concernente à construção naval no Brasil, dada sua relação com a estratégia marítima. O início da **indústria de construção naval** nacional remonta ao ano de 1846, com a inauguração do primeiro estaleiro civil do país pelo Barão de Mauá<sup>12</sup>, no Rio de Janeiro. Mas o incentivo legal para o setor veio somente em 1958, com a Lei nº 3.381, conhecida como a Lei do Fundo da Marinha Mercante (FMM), destinada a prover recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante e para o desenvolvimento da indústria de construção naval (Pasin, 2002).

Na década de 1970, o Brasil chegou a alcançar efemeramente o posto de segundo maior construtor naval mundial, em toneladas de porte bruto construídas. Porém, com a recessão econômica dos anos 1980 e a desregulamentação do transporte marítimo ocorrida em 1990, os armadores brasileiros foram expostos à forte concorrência internacional e a indústria de construção naval entrou em profunda crise (Pasin, 2002). O *boom* do petróleo no Brasil, com a descoberta do pré-sal no início dos anos 2000, trouxe outro ciclo de aquecimento da indústria naval, até nova queda decorrente de crise financeira e escândalos de corrupção na Petrobrás a partir de meados de 2014.

Com altos e baixos no setor, o mais recente movimento que procura fomentá-lo foi a promulgação da lei conhecida como “BR do Mar” (Brasil, 2022), que visa estimular o transporte por cabotagem no país e pode incentivar o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira. Todavia, a lei ainda não foi regulamentada e gera discussões quanto a não privilegiar a nacionalidade brasileira dos marítimos (Totvs, 2024).

Além das leis e documentos nacionais citados, o Brasil possui instituições voltadas para os seus interesses no mar, sendo a principal delas a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM).

---

<sup>12</sup> Irineu Evangelista de Sousa (1813-1889), o Barão de Mauá, foi um comerciante, armador, industrial e banqueiro brasileiro, com importante contribuição à industrialização do Brasil no período do Império (Oliveira, 2024).

### 3.2 COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA OS RECURSOS DO MAR

A CIRM, criada em 1974, é um órgão deliberativo e de assessoramento, que presta relevante contribuição para o Brasil em assuntos marítimos. Sua atribuição principal é coordenar a **Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM)**, trabalho que desenvolve desde o início da década de 1980. A PNRM visa orientar o desenvolvimento de atividades que preveem a utilização, exploração e aproveitamento dos recursos vivos, minerais e energéticos nas águas sob jurisdição brasileira, de forma racional e sustentável para o desenvolvimento socioeconômico do país (Brasil, 2005).

A PNRM é consolidada por planos e programas elaborados pela CIRM, que se desdobram em projetos específicos. Esses projetos são aprovados pela CIRM e financiados por diversos órgãos para execução por universidades, institutos de pesquisa e outras organizações governamentais. Dentre os planos integrantes da PNRM está o **Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM)**, documento quadrienal que objetiva atender aos interesses político-estratégicos do país no mar, estudar as potencialidades marinhas, monitorar os recursos e analisar os fenômenos oceanográficos e climáticos das áreas marinhas de interesse nacional, visando à gestão e ao uso sustentável dos recursos, fazendo-se uma distribuição justa e imparcial dos benefícios (CIRM, 2024c). A execução do atual PSRM<sup>13</sup> prevê o desenvolvimento de diversas ações estratégicas, dentre as quais:

- Planejamento Espacial Marinho (PEM);
- Desenvolvimento e Uso Sustentável da Amazônia Azul (PRO AMAZÔNIA AZUL);
- Promoção da Mentalidade Marítima (PROMAR);
- Aquicultura e Pesca (AQUIPESCA);
- Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (REMPLOC);
- Programa de Pesquisas Científicas na Ilha da Trindade (PROTRINDADE);
- Programa Arquipélago de São Pedro e São Paulo (PROARQUIPELAGO);
- Biotecnologia Marinha (BIOTECMARINHA);
- Formação de Recursos Humanos em Ciências do Mar (PPG-Mar);

---

<sup>13</sup> O XI PSRM foi aprovado pela Resolução nº 6/2023 da CIRM, com vigência até 2027 (CIRM, 2023)

– Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (PROAREA); e

– Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (REVIZEE) (CIRM, 2024c).

Especificamente o PROAREA e o REMPLAC objetivam identificar e avaliar o potencial mineral de regiões localizadas na “Área”<sup>14</sup> e na plataforma continental, respectivamente. Nesse contexto, foram realizadas extensas pesquisas na região da Elevação do Rio Grande (ERG)<sup>15</sup> nos últimos anos e constatado um grande potencial para mineração marinha (Thauan *et al.*, 2022).

Pode-se perceber, pelas ações estratégicas desenvolvidas pelo PSRM, que o plano tem uma forte vocação econômica, científica e de sustentabilidade. É esse o caso, também, da primeira das ações acima citadas, o **Planejamento Espacial Marinho (PEM)**, que merece especial consideração, pois congrega diversas áreas de atuação, sendo muito importante no contexto da estratégia marítima. Tendo seu estudo coordenado pela SECIRM, é um instrumento público de grande relevância, com caráter multissetorial, operacional e jurídico, essencial para assegurar a governança e a soberania da Amazônia Azul.

Considerando que o mar é ocupado e utilizado por diversos segmentos de atividades humanas, o PEM pretende promover o uso compartilhado, eficiente, harmonioso e sustentável do ambiente marinho, proporcionando um aproveitamento mais racional do seu espaço e das interações entre os seus utilizadores. Dessa forma, procura equilibrar as exigências de desenvolvimento com a necessidade de proteger o ambiente, bem como de produzir resultados sociais e econômicos, estimulando a geração de divisas e empregos para o país (CIRM, 2024a).

Diversos países já implementaram ou estão implementando seus PEM<sup>16</sup>, incentivados e apoiados pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), tendo sido criado pelo órgão um guia para direcionamento aos países interessados. Trata-se, portanto, de uma tendência mundial para países costeiros.

---

<sup>14</sup> Conforme definido no Artigo 1º da CNUDM, “Área” significa o leito do mar, os fundos marinhos, e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional.

<sup>15</sup> A Elevação do Rio Grande (ERG) é uma elevação submarina distante aproximadamente 1.100 km da costa do Rio Grande do Sul, que apresenta grande potencial de exploração, tanto mineral quanto biotecnológica, com expressivo valor agregado e grande interesse econômico (Thauan *et al.*, 2022).

<sup>16</sup> Em inglês: *Marine Spatial Planning*.

Nesse contexto, o Brasil assumiu voluntariamente o compromisso de implantar seu Planejamento Espacial Marinho até 2030. A implementação está sendo iniciada com um Projeto Piloto na região Sul do país, tendo sido selecionada empresa para isso no início de 2024, mediante recursos não reembolsáveis do Fundo de Estruturação de Projetos (FEP) do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Por ser o Projeto Piloto, estabelecerá as bases para a implementação do PEM nas demais regiões do país. Em maio de 2024, o BNDES selecionou o consórcio executor para o PEM da região Sudeste (BNDES, 2024).

Conforme os editais publicados pelo BNDES para ambas as contratações citadas (regiões Sul e Sudeste), as empresas selecionadas deverão executar, em um prazo de 36 meses, o detalhamento do estudo técnico para os respectivos Planejamentos Espaciais Marinhos em suas áreas de abrangência, contemplando a descrição, a análise e o mapeamento dos principais usos atuais, previstos e potenciais do ambiente marinho, bem como seus reflexos nas áreas costeiras, considerando as potencialidades econômicas e demais aspectos de sustentabilidade. Serão consideradas as seguintes áreas temáticas: pesca artesanal; pesca industrial; aquicultura; petróleo e gás natural; energias renováveis; geologia, recursos minerais e mineração; navegação (de cargas e passageiros), portos e indústria naval; segurança e defesa; turismo; e meio ambiente (BNDES, 2024).

Os editais preveem que, para cada uma dessas áreas temáticas, deverá ser elaborado um caderno setorial contendo as principais fragilidades e preocupações, desafios e direcionamentos, além de um caderno multissetorial sobre os potenciais para investimentos, que deverá conter os principais déficits por setor estudado e as potenciais áreas para novas tecnologias e investimentos, bem como a indicação de áreas sensíveis. Em seguida, está prevista a realização de oficinas setoriais para cada área temática, para debate e validação dos dados (BNDES, 2024).

Embora tais estudos sejam relevantes para a estratégia marítima, Violante (2023) alerta que a integração do PEM brasileiro às áreas oceanográficas onde se encontram as ilhas oceânicas e os arquipélagos não leva em conta, ainda, no viés da defesa e segurança, questões relativas a algumas das Tarefas Básicas do Poder Naval (TBPN), notadamente a dissuasão, negação do uso do mar, controle de área

marítima e projeção de poder<sup>17</sup>. De fato, o edital da região Sudeste, que abrange espacialmente as áreas marítimas das Ilhas Trindade e Martin Vaz e a Elevação do Rio Grande, nada comenta a respeito de preocupações com defesa e segurança dessas regiões, tampouco com sua vigilância.

### 3.3 PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA EM ORGANISMOS INTERNACIONAIS

O Brasil é signatário de diversas convenções internacionais relacionadas ao mar, no âmbito da Organização Marítima Internacional - *International Maritime Organization* (IMO), abrangendo várias temáticas, como segurança da navegação; segurança da vida humana no mar, incluindo busca e salvamento; formação, treinamento e condições de trabalho dos profissionais marítimos; prevenção de atos ilícitos e terrorismo no mar e controle da poluição no meio ambiente marinho. A Convenção de Hamburgo (1979), por exemplo, que trata de Busca e Salvamento (*Search and Rescue* - SAR), resultou na definição de uma imensa área, muito além dos limites da Amazônia Azul, sobre a qual o Brasil tem responsabilidade pela salvaguarda da vida humana no mar (Beirão; Pereira, 2014). Essa área abrange considerável parcela do Atlântico Sul e exemplifica o grau de responsabilidade brasileira na região.

Mas o principal tratado internacional dedicado ao mar é a **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)**, também conhecida como “Lei do Mar” ou “Convenção do Mar”. O Brasil é um Estado Parte, tendo-a assinado por ocasião do encerramento da convenção, em 1982, em Montego Bay, na Jamaica, e ratificado em 1993. Ao mesmo tempo em que demandou um aumento das responsabilidades do país pelo controle e proteção de suas águas jurisdicionais, a convenção trouxe o grande benefício de justamente delimitar juridicamente essa área em favor do estado costeiro. No caso do Brasil, devido ao extenso litoral e após os pleitos apresentados à CLPC, os critérios da CNUDM permitiram que o país tenha jurisdição sobre uma área de extraordinários 5,7 milhões de quilômetros quadrados, a já definida Amazônia Azul.

---

<sup>17</sup> Com a publicação da FDM, em 2023, a dissuasão deixou de ser considerada uma TBPN. Foram incorporadas outras três tarefas básicas: realizar proteção marítima; prover a segurança da navegação aquaviária e contribuir para a segurança e desenvolvimento nacional (Brasil, 2023a).



Por ocasião do trigésimo aniversário da entrada em vigor da CNUDM, o Embaixador Sérgio Eduardo Moreira Lima fez uma interessante associação entre a convenção e a criação de outro significativo organismo internacional no âmbito do Atlântico Sul: “o princípio nela consagrado do uso pacífico dos mares e oceanos inspirou a proposta brasileira submetida em maio de 1986 ao Secretário-Geral da ONU e que acabaria gerando, no mesmo ano, a Declaração de uma **Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)**” (Beirão; Pereira, 2014, p. 7).

De fato, a criação da ZOPACAS foi resultado do esforço e liderança brasileiros junto a nações africanas e sul-americanas e perante a Assembleia Geral da ONU, onde obteve 124 votos a favor, apenas um contrário e oito abstenções (Cervo; Bueno, 2015). Assim, quatro anos após o Atlântico Sul ter sido palco da Guerra das Falklands/Malvinas, com vitória de uma potência extrarregional, o Brasil logrou obter na ONU a declaração dessa região marítima como uma “Zona de Paz e Cooperação”.

A organização visa promover a cooperação regional e a manutenção da paz e segurança entre os 24 países adeptos, em ambos os bordos do Atlântico Sul. Propõe-se, ainda, a ser um mecanismo de articulação regional, buscando o desenvolvimento econômico e social, a proteção do meio ambiente e a conservação de recursos naturais, por meio de integração multilateral, sob os preceitos de não proliferação de armas nucleares e de destruição em massa (Brasil, 2023c).

Desde sua criação, foram realizadas oito reuniões ministeriais da ZOPACAS, a primeira delas no Rio de Janeiro, em 1988, e a mais recente em Mindelo, Cabo Verde, em abril de 2023. O principal produto dessa última reunião foi o “Plano de Ação de Mindelo”, que recordou compromissos assumidos anteriormente, deliberou novos compromissos de cooperação em diversas áreas, definiu a realização do II Simpósio Marítimo da ZOPACAS naquele mesmo ano e estabeleceu que fosse criado um mecanismo para implementação e acompanhamento das questões relacionadas com a organização (Brasil, 2023c).

Para essa última meta, o Brasil propôs-se a sediar um Centro de Contato dos Pontos Focais da ZOPACAS. Quanto ao II Simpósio Marítimo, o evento foi realizado em outubro de 2023 na Escola de Guerra Naval, promovido pela MB, com o tema: ZOPACAS - Fortalecendo a Cooperação Marítima e a Segurança no Atlântico Sul (MB, 2023). Tais ações reafirmam a liderança brasileira, o que também fica evidenciado no compromisso do país em sediar a próxima reunião ministerial a ser realizada em 2026, por ocasião do aniversário de 40 anos da organização.

Conforme estabelecido no **Planejamento Estratégico da Marinha - PEM 2040**, o fortalecimento do Atlântico Sul como Zona de Paz e Cooperação é fundamental para evitar a interferência de interesses ilegítimos na região. Dessa forma, a valorização da ZOPACAS torna-se um importante instrumento de política externa para fortalecer a dissuasão no entorno estratégico brasileiro, mitigando o crescimento de ilícitos transnacionais, pesca predatória e crimes ambientais, bem como a presença de países que não fazem parte da região, mas que, atraídos por seus recursos naturais, nela possuem interesses (Brasil, 2020).

### 3.4 SITUAÇÃO DOCUMENTAL E AÇÕES DA MARINHA DO BRASIL

O documento citado no parágrafo anterior - PEM 2040 - é uma das publicações por meio das quais a MB internalizou as orientações do nível político aplicáveis ao ambiente marítimo. Do ponto de vista da estratégia marítima, com foco na defesa, a publicação **Estratégia de Defesa Marítima - EDM** (EMA-310) é a que estabelece a orientação de mais alto nível para a Força, voltada para o preparo e emprego do poder naval, de forma a permitir o enfrentamento dos desafios vislumbrados. A essência da EDM é o Conceito Estratégico, que foi elaborado seguindo a dinâmica *Ends+Ways+Means* (Fins+Maneiras+Meios), intrínseca a qualquer estratégia, com a seguinte estrutura:

- *Ends* - Objetivos Estratégicos;
- *Ways* - Posturas Estratégicas; e
- *Means* - Capacidades Estratégicas.

Os **objetivos estratégicos** (OBE) da MB são direcionamentos amplos a serem seguidos pela instituição para o cumprimento da sua missão e permitem um dimensionamento dos meios necessários para tal. De acordo com a publicação, os objetivos estratégicos são:

- OBE1 - Sobrepujar as ameaças estatais aos interesses nacionais nos ambientes marítimo e fluvial;
- OBE2 - Assegurar a soberania e os direitos de soberania e jurisdição na Amazônia Azul;
- OBE3 - Proteger as Infraestruturas Críticas do Poder Marítimo (ICPM);
- OBE4 - Preservar as Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) de interesse nacional;

- OBE5 - Preservar as Linhas de Comunicação Fluviais (LCF) das bacias hidrográficas Amazônica e Platina;
- OBE6 - Atuar, de forma integrada, contra os delitos transfronteiriços e ambientais, principalmente na Amazônia Azul, nas LCF e na área ribeirinha de interesse;
- OBE7 - Prover a Segurança da Navegação Aquaviária e a Salvaguarda da Vida Humana no Mar;
- OBE8 - Desenvolver o Setor Estratégico Nuclear de Defesa;
- OBE9 - Prover o desenvolvimento do Poder Marítimo;
- OBE10 - Exercer a Diplomacia Naval; e
- OBE11 - Atuar, de forma integrada, na defesa dos interesses do Brasil na Antártica (Brasil, 2023b).

Pode-se perceber que a lista contempla alguns objetivos que não seriam típicos de marinhas de guerra, revelando a abrangência não apenas dual, mas sim plural, da MB. Tais objetivos estratégicos abrangem todos os Campos de Atuação do Poder Naval (CAPN), conforme definidos na publicação **Fundamentos Doutrinários da Marinha - FDM**: defesa naval, segurança marítima, diplomacia naval e apoio às ações do Estado.

A FDM, publicada juntamente com a EDM em 2023, trouxe como outra novidade a atualização das Tarefas Básicas do Poder Naval (TBPN), doravante descritas, em ordem decrescente de gradação do uso da força, como: negar o uso do mar, projetar poder, controlar áreas marítimas e águas interiores, realizar proteção marítima, prover a segurança da navegação aquaviária e contribuir para a segurança e desenvolvimento nacional (Brasil, 2023a).

Cabe um esclarecimento quanto ao entendimento do campo de atuação “segurança marítima” no âmbito da MB. Conforme a FDM, a segurança marítima engloba dois conceitos internacionalmente consagrados e denominados *security* e *safety*, na língua inglesa. Dessa forma, a MB adota as expressões:

- Proteção marítima (*security*), para as atividades de implementação e fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos nas AJB, por meio do emprego coercitivo do poder naval ou uso limitado da força; e
- Segurança da navegação aquaviária (*safety*), para o conjunto de ações e atividades voltadas para as atribuições da Autoridade Marítima, atuando com o

propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação e a prevenção da poluição ambiental.

Quanto ao campo de atuação da diplomacia naval, a atuação da MB como instrumento de apoio à política externa tem sido relevante no Atlântico Sul, por meio da participação em exercícios multinacionais e cooperação técnica com outros países. A MB organiza, anualmente, desde 2021, a **Operação GUINEX**, que visa aprimorar a segurança marítima no Atlântico Sul, por meio de exercícios que promovem a troca de experiências com militares das marinhas e guardas costeiras da região do Golfo da Guiné, com foco na repressão a ilícitos no mar (MB, 2024b). Nessa mesma região, a MB tem participado, anualmente, das Operações OBANGAME e Grand African NEMO, organizadas pelas marinhas dos EUA e França, respectivamente, com propósitos semelhantes aos da GUINEX.

Além disso, a Marinha do Brasil possui, atualmente, três **missões de assessoria naval** em países da costa atlântica africana: Cabo Verde, Namíbia e São Tomé e Príncipe. Grupos de militares da MB atuam nesses países, com o objetivo de prestar assessoria militar, técnica e administrativa, a fim de contribuir para a estruturação e desenvolvimento de suas marinhas (MB, 2024c).

Ainda sobre diplomacia naval, além das ações na África, a MB participa anualmente de exercícios com países vizinhos da borda ocidental do Atlântico Sul. Podem ser citadas a operação CARIBEX, com visita a países da fronteira norte do Brasil e Caribe, e exercícios com os vizinhos ao sul, Argentina e Uruguai, por meio das operações FRATERNO e DIPLOMEX.

Internamente à MB, vem sendo feito um grande esforço, com investimento estatal, para a construção de novos meios que irão fortalecer o poder naval brasileiro e contribuir para a estratégia marítima. Encontram-se em execução o **Programa de Submarinos - PROSUB**, para construção de quatro submarinos convencionais da classe "Riachuelo" (dois já incorporados à Armada) e um de propulsão nuclear, e o **Programa Fragatas Classe "Tamandaré" - PFCT**, com previsão inicial de construção de quatro fragatas. Paralelamente, encontra-se em construção um moderno navio polar, o "Almirante Saldanha", para operar na região antártica. Tais meios estão sendo inteiramente construídos no Brasil, gerando, assim, um precípuo estímulo à Base Industrial de Defesa (BID). Especificamente o submarino brasileiro convencionalmente armado com propulsão nuclear, a ser nomeado "Álvaro Alberto",

representará um incremento estratégico sem precedentes no poder naval brasileiro e, em decorrência, na defesa nacional. (MB, 2024e).

Outro projeto de grande importância para a MB, com foco na vigilância da Amazônia Azul e potencial de incremento da consciência situacional marítima, é o **Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz)**. O sistema objetiva monitorar, diuturnamente, as áreas marítimas de interesse, seus recursos vivos e não vivos, portos, embarcações e infraestruturas, com foco nas ameaças, emergências, desastres ambientais, hostilidades ou ilegalidades, de forma a contribuir para a segurança e a defesa da Amazônia Azul e para o desenvolvimento nacional. O SisGAAz pretende integrar equipamentos e sistemas compostos por radares embarcados e em terra, câmeras de alta resolução e informações recebidas de sistemas colaborativos baseados em rastreamento de posição por via satélite (MB, 2024f).

A implementação do sistema iniciou-se a partir de um projeto-piloto desenvolvido para a área marítima do estado do Rio de Janeiro. No final de 2023 foi selecionado um consórcio de empresas para instalação de uma unidade de vigilância costeira, composta por um conjunto integrado de sensores como radar, câmeras de alta resolução e equipamentos de comunicação, dentre outros (Poder, 2023). A continuidade da implementação do SisGAAz dependerá da disponibilidade de recursos, sendo esta uma grande dificuldade enfrentada para a concretização do sistema.

Percebe-se, pelo exposto, que há em vigor uma gama de documentos e iniciativas, especialmente da MB, que poderiam agregar ainda mais valor à estratégia marítima se fossem melhor reconhecidas pelo nível político. Vale lembrar que a estratégia marítima necessita que a estratégia integral a coloque em posição de destaque, transformando-a em uma prioridade para o Estado (Wedin, 2015). Porém, ainda impera no país uma “miopia marítima”, a despeito dos benefícios que o mar proporciona, o que obstaculiza o desenvolvimento estratégico. Isso ficará mais evidente no próximo capítulo, em que será feita uma comparação para verificar as compatibilidades entre a estratégia marítima brasileira para o Atlântico Sul e as teorias descritas por Lars Wedin em sua obra “Estratégias Marítimas no Século XXI”.

#### 4 A ESTRATÉGIA MARÍTIMA BRASILEIRA E A TEORIA DE LARS WEDIN

Como já foi comentado no capítulo anterior, não há, no Brasil, uma estratégia marítima formalmente instituída pelo poder político por meio de documento ou diretriz específica. O que ocorre são iniciativas pontuais ou coletivas, principalmente sob a coordenação da Marinha do Brasil, para desenvolver ações estratégicas que propiciem o devido reconhecimento e a utilização do mar como ferramenta de fortalecimento da nação, de maneira sustentável.

No nível da estratégia integral tampouco existe tal formalização, lembrando que esta englobaria todos os campos de atividades do país, coordenadas pelo nível político. É o que ocorre, por exemplo, nos Estados Unidos, por meio da *National Security Strategy*. Apesar do nome, o documento não é voltado unicamente para a segurança, mas para todas as expressões do poder nacional, apresentando direcionamentos para o fortalecimento do país, internamente e na arena internacional (EUA, 2022).

Quanto à estratégia marítima, um exemplo de país que a possui oficialmente é Portugal. A Estratégia Nacional para o Mar (ENM), atualmente na versão 2021-2030, é um documento desenvolvido pela Direção-Geral de Política do Mar, órgão do Ministério da Economia e do Mar, e preconiza uma visão de longo prazo para implementação de metas objetivas. A ENM 2021-2030 não se confina ao campo das ideias, possuindo um plano de ação com objetivos e metas quantificáveis a serem cumpridas até 2030. Para isso, há monitoração de indicadores de impacto e de resultados, além de avaliação para garantir a implementação e verificar que as metas propostas sejam alcançadas. Há, ainda, preocupação com orçamento e necessidade de investimentos para execução dos projetos associados (Portugal, 2021).

Um grande diferencial do documento em relação à PMN brasileira é a revisão e atualização periódica da ENM 2021-2030. Porém, apesar de seus atributos, quando se compara suas diretrizes com as três subestratégias preconizadas por Wedin no âmbito da estratégia marítima, percebe-se que deve ser feita uma ressalva quanto à minúscula ênfase dedicada pelo documento à estratégia naval e à defesa.

Para a realidade brasileira, utilizando a base teórica de estratégia marítima de Lars Wedin, pode-se correlacionar as diversas ações e documentos abordados no capítulo anterior com as subestratégias citadas por aquele autor: estratégia de riquezas, estratégia de meios e estratégia naval. É o que será feito neste capítulo.

#### 4.1 ESTRATÉGIA DE RIQUEZAS

Lembrando que a estratégia de riquezas, segundo Wedin (2015), tem por finalidade desenvolver e explorar as riquezas do mar, pode-se considerar que tais atividades estão razoavelmente bem estruturadas no Brasil.

Para se ter uma ideia do somatório das atividades ligadas ao mar no país, foi criado, em 2020, durante sessão ordinária da CIRM, o Grupo Técnico (GT) “PIB do Mar”, coordenado pelo Ministério da Economia. O GT foi incumbido de identificar os setores e atividades que integram ou contribuem para a Economia Azul, para subsidiar a elaboração de políticas públicas e ações relacionadas ao aproveitamento sustentável da Amazônia Azul (MB, 2024d). O estudo ainda não foi concluído.

Uma primeira apresentação para o cálculo do PIB do Mar, divulgada em 2018 por meio de tese de doutorado da professora Andréa Bento Carvalho, docente da Universidade Federal do Rio Grande, apontou uma participação de 18,93% do PIB nacional, dos quais 2,67% oriundos de atividades diretamente relacionadas ao mar e 16,26% de atividades indiretas, com dados referentes ao ano de 2015 (Carvalho, 2018). Em 2022, estudo divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) apontou resultado semelhante, apresentando uma participação em torno de 20% do PIB para os anos de 2015 e 2018 (Andrade, 2022). Embora não sejam resultados oficiais do governo brasileiro, esses estudos proporcionam uma primeira impressão sobre a dimensão da atividade econômica atinente ao mar no Brasil.

A seguir, serão apresentados os principais aspectos da exploração de riquezas originárias ou relacionadas ao mar no país:

a) **Petróleo e gás natural** - são os principais produtos extraídos do litoral brasileiro. Sua exploração é fruto de uma visão estratégica, sobre a qual houve investimento estatal desde a década de 1950, culminando no pioneirismo da Petrobrás para exploração de petróleo em águas ultra profundas. Como resultado, a produção nacional de petróleo e gás natural oriundos do mar em 2023 foi de 1,5 bilhões de barris de óleo equivalente (ANP, 2024). Além disso, há expectativas de incremento na produção a partir da exploração de petróleo na chamada Margem Equatorial, localizada no norte do Brasil, entre os Estados do Amapá e Rio Grande do Norte. Embora ainda necessite de licença ambiental para iniciar essa exploração, a Petrobrás pretende investir 3,1 bilhões de dólares até 2028 nessa empreitada, dado o grande potencial petrolífero da região (Petrobrás, 2024b).

b) **Pesca e Aquicultura** - representam uma importante fonte de alimentos, emprego e renda, principalmente para as populações mais carentes. Todavia, a produção de pescado por captura em áreas marinhas encontra-se praticamente estagnada em todo o mundo, não sendo diferente no sudoeste do Oceano Atlântico, área de interesse da pesca brasileira. Embora seja difícil avaliar concretamente os estoques pesqueiros marinhos no litoral brasileiro, presume-se que a maior parte se encontra plenamente explorada ou em situação de sobrepesca, não se prevendo aumento na produção. Em oposição, a aquicultura tem sido reconhecida como opção para atender à crescente demanda global por pescado. No Brasil, essa atividade vem se desenvolvendo e possui grande potencial, especialmente a maricultura, cujo volume de pescado ainda é proporcionalmente pequeno em relação à produção da aquicultura continental (Fernandes, 2021).

c) **Exploração Mineral** - além dos hidrocarbonetos, diversos outros recursos minerais são explorados nas AJB, principalmente areia, calcário, fosfato, ilmenita, sais de potássio e sal-gema. Entretanto, a Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM), órgão vinculado ao Ministério de Minas e Energia, estima que apenas cerca de 8% da plataforma continental jurídica brasileira esteja mapeada, havendo, portanto, um grande potencial de crescimento da mineração *offshore*. Dentre as áreas mapeadas, foram localizadas crostas ricas em cobalto nas elevações submarinas da Cadeia Fernando de Noronha, da Cadeia Vitória-Trindade, na plataforma continental do estado da Bahia e na Elevação do Rio Grande (ERG) (Thauan *et al.*, 2022).

A ERG é uma região particularmente promissora, apresentando grande potencial de exploração tanto mineral quanto biotecnológica, ambas com significativo valor agregado e interesse econômico. Nesse sentido, o Brasil assinou um contrato com a ISA em 2015, via CPRM, para exploração das crostas ferromanganesíferas ricas em cobalto localizadas na ERG por quinze anos. Na época, a região era considerada Área, porém essa condição foi alterada após a submissão brasileira à CLPC realizada em 2018, pela qual a ERG passou do regime jurídico da Área para o regime jurídico de plataforma continental, sendo incorporada à Amazônia Azul. Decorrente disso, a CIRM defendeu que a manutenção do contrato com a ISA estava em contradição com a argumentação apresentada pelo Brasil à CLPC, resultando na denúncia do contrato em 2021. Dessa forma, os minerais presentes nas crostas ricas em cobalto da ERG, como bário, cobalto, cobre, chumbo, manganês, níquel, tório, telúrio, titânio, vanádio e zinco, passaram à jurisdição e soberania do Brasil. Todavia,



sua exploração ainda não foi iniciada, necessitando de um plano de ação que gerencie os desafios políticos, jurídicos e tecnológicos associados (Thauan *et al.*, 2022).

d) **Setor portuário e comércio marítimo** - os 37 portos públicos e mais de 200 Terminais de Uso Privados (TUP) instalados ao longo da costa brasileira foram responsáveis pela movimentação de 1,3 bilhão de toneladas de cargas em 2023 (ANTAQ, 2024). As exportações por via marítima no período totalizaram 300,4 bilhões de dólares e as importações 181,3 bilhões de dólares (ATP, 2024). Apesar dos números relevantes, o comércio exterior brasileiro, realizado majoritariamente por via marítima, possui forte dependência de navios estrangeiros. Embora o Brasil seja grande produtor de *commodities* agrícolas e minerais, que são cargas exportadas essencialmente por navios, a participação de navios brasileiros nesse transporte é irrisória, esvaindo parcela das divisas que poderiam ser auferidas (Müller, 2022).

e) **Turismo costeiro e marítimo** - combinando a vasta costa brasileira, com belas paisagens e clima favorável durante todo o ano em boa parte desse litoral, é perceptível que as atividades turísticas relacionadas ao mar são relevantes e constituem um impulso ao desenvolvimento econômico de municípios banhados pelo mar. O turismo costeiro e marítimo inclui uma variedade de atividades recreativas, incluindo banho de sol e mar, passeios, esportes náuticos, viagens em navios de cruzeiro, *resorts* e ecoturismo em regiões costeiras, atraindo turistas de todo o mundo. As belas praias e paisagens são, dessa forma, um importante patrimônio natural brasileiro, que proporciona considerável potencial de atração de recursos financeiros, gerando emprego, renda e desenvolvimento nesses locais (Thauan *et al.*, 2022).

É interessante observar que o turismo está intimamente relacionado à preservação ambiental, uma vez que, se os recursos forem exauridos ou deteriorados, os destinos perdem sua atratividade. Prova disso foi o revés sofrido pelo turismo no Nordeste em 2019, com o aparecimento de manchas de óleo nas praias, impactando fortemente o setor. A propósito, a dificuldade em identificar as origens do óleo evidenciou a necessidade de um sistema de vigilância adequado, como o SisGAAz.

Além das fontes de riquezas associadas ao mar acima citadas, existem diversas outras, com menor relevância atualmente. Algumas ainda estão em fase de concepção, como a energia eólica *offshore* e a produção de hidrogênio verde, mas podem assumir grande relevância após serem implementadas em larga escala no país. São atividades que envolvem algum grau de planejamento estratégico, para regulamentação ou até mesmo para investimentos estatais. Por fim, cabe ressaltar

que o PEM, ora em estágio inicial de implantação, é um bom exemplo de atitude em prol da estratégia marítima que pode contribuir bastante com a estratégia de riquezas, uma vez que está focado nas potencialidades econômicas da Amazônia Azul.

## 4.2 ESTRATÉGIA DE MEIOS

Inicialmente, convém lembrar que os meios são necessários para o atingimento dos fins políticos, sendo parte da equação estratégica *ends+ways+means*, ou fins+maneiras+meios. No caso da estratégia marítima, há necessidade de uma estratégia de meios específica, dada sua relevância para o setor, sendo responsável por conceber, construir e conduzir os meios do poder marítimo necessários para o atingimento dos diversos objetivos. Segundo Wedin (2015), conforme foi visto no capítulo dois, os meios da estratégia de riquezas provêm principalmente da esfera privada, enquanto os meios materiais da estratégia naval, como os navios de guerra, aeronaves e seu armamento, necessitam de investimentos estatais.

No Brasil, a falta de uma estratégia marítima clara enfraquece bastante a estratégia de meios, tanto na esfera privada quanto na pública. No âmbito privado, a insegurança jurídica, as frequentes guinadas políticas e as incertezas quanto ao retorno dos investimentos desestimulam o empresariado a alocar recursos no setor marítimo. Espera-se que o Planejamento Espacial Marinho contribua para proporcionar mais segurança e impulsionar os investimentos privados.

No âmbito estatal, há investimentos em alguns setores específicos, porém bastante limitados, normalmente acompanhando os ciclos econômicos do país. Diferentemente do que apregoa Wedin, a indústria de construção naval civil vem sendo mantida mais pelo Estado brasileiro que pela iniciativa privada. Isso porque boa parte das encomendas de vulto à indústria naval a partir do ano 2000 foi de plataformas de petróleo e navios relacionados à atividade petrolífera, que está sob o controle do governo (Fernandes, 2021). Nesse aspecto, o Brasil não é exceção, pois, sendo um setor estratégico, diversos países possuem empresas estatais liderando o ranking da construção naval, além de estabelecerem subsídios governamentais para proteção e incentivo das indústrias do setor (Thauan *et al.*, 2022).

A partir de meados de 2014, porém, com a crise econômica e política que o Brasil vivenciou, refletindo diretamente na indústria de construção naval, houve redução considerável na demanda de construção de novas embarcações (Fernandes,

2021). A iniciativa privada, frente às incertezas do mercado, não tem participado ativamente das demandas da indústria de construção naval no Brasil, o que poderia contribuir para dinamizar o setor.

Quanto aos meios militares, a situação também não é das melhores. Há encomendas esporádicas, naturalmente financiadas com recursos públicos, como os atuais programas de construção de submarinos, fragatas e navio polar da MB, todos em andamento. São meios que muito contribuirão para o poder naval e marítimo, porém, a quantidade está aquém do previsto no dimensionamento da Força constante da Estratégia de Defesa Marítima. Como mencionou o Comandante da Marinha em audiência na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, em abril de 2023, há previsão de baixa de 40% dos meios da Força até 2028 (Câmara, 2023). A incorporação dos meios em construção não suplantará as deficiências.

Pode-se citar, como aspecto positivo, o míssil nacional MANSUP, principal armamento naval ora em desenvolvimento no Brasil e que irá equipar as Fragatas Classe Tamandaré. Embora seu alcance não se compare aos principais mísseis antinavio atuais, é, sem dúvidas, um importante armamento para as novas fragatas e um relevante salto para a Base Industrial de Defesa brasileira.

#### 4.3 ESTRATÉGIA NAVAL

Relembrando o descrito no capítulo dois, a estratégia naval constitui a estratégia da ação a serviço da estratégia marítima. O emprego do poder naval na guerra, em última instância, é o seu pilar principal. É responsabilidade da Marinha do Brasil, que é a protagonista da estratégia naval do país.

Os principais documentos que norteiam a estratégia naval na MB são as publicações Estratégia de Defesa Marítima (EDM) e Fundamentos Doutrinários da Marinha (FDM). A maioria dos princípios acerca da estratégia naval apresentados na abordagem de Wedin (2015) estão presentes nessas publicações, com algumas singularidades e denominações específicas que divergem um pouco da teoria apresentada no capítulo dois deste trabalho. Tais diferenças são perfeitamente compreensíveis, pois cada país e cada marinha possuem suas perspectivas e posturas próprias, decorrentes do nível político.

Wedin e Castex basearam-se principalmente no exemplo da marinha francesa, que possui, por exemplo, submarinos nucleares lançadores de mísseis balísticos. Embora seu emprego não esteja no nível da estratégia naval, e sim no nível político, isso demonstra uma grande diferença de capacidades em relação à MB, que possui apenas submarinos convencionais e previsão de construir um submarino de propulsão nuclear, sem armamentos nucleares. Para a França, o conceito de dissuasão está essencialmente associado à arma nuclear. Wedin (2015), porém, considera a possibilidade de uma dissuasão convencional, por meio de uma força naval bem adestrada e equipada, indicando a potenciais adversários que um ataque contra seus interesses poderia ser custoso. A MB concorda com esse entendimento, embora tenha excluído a dissuasão das TBPN quando da elaboração da EDM em 2023.

Para exemplificar as diferenças de abordagens, é interessante observar que Wedin (2015), baseado em Castex, cita como objetivo principal da guerra naval o controle das linhas de comunicações marítimas (LCM). Corbett já havia resumido a principal atuação das marinhas dessa forma. A EDM e a FDM, por sua vez, também apresentam esse conceito, mas não com a mesma ênfase. Não há nessas publicações nenhuma intenção de dar maior relevância ao controle das LCM, em detrimento de outras atividades. Não significa que não o considerem importante. Na EDM, a ação figura entre os objetivos estratégicos da MB, enquanto na FDM consta como um dos efeitos a serem obtidos pelo poder naval nos campos de atuação “Defesa Naval” e “Segurança Marítima”. Dessa forma, o controle das LCM é previsto tanto na paz quanto na guerra, condizente com o caráter dual da Marinha. A respeito disso, a Estratégia Nacional de Defesa considera a segurança das linhas de comunicação marítimas do Atlântico Sul vital para o desenvolvimento do Brasil, e enfatiza o fortalecimento da ZOPACAS como ação sinérgica nesse sentido.

É pertinente observar, também, que, dentre as TBPN - negar o uso do mar, projetar poder, controlar áreas marítimas e águas interiores, realizar proteção marítima, prover a segurança da navegação aquaviária e contribuir para a segurança e desenvolvimento nacional - as três últimas tarefas estão mais associadas à manutenção da ordem no mar que ao emprego do poder naval na guerra. Embora citada por Wedin como uma missão permanente da estratégia naval, a manutenção da ordem no mar, para ele, seria uma preocupação acessória da estratégia naval, sendo a principal o emprego do poder naval na guerra. Da mesma forma, entre os CAPN - defesa naval, segurança marítima, diplomacia naval e apoio às ações do

Estado - pode-se perceber ações alheias à guerra naval típica, mas que são características de uma marinha dual.

Outro aspecto relevante da estratégia naval é sua relação com a estratégia diplomática. Conforme apresentado no capítulo três, a MB tem atuado nesse campo de atuação por meio de diversas operações anuais no Atlântico Sul, tanto em países vizinhos da América do Sul quanto no Golfo da Guiné, onde, inclusive, as missões de assessoria naval somam-se àquelas ações de diplomacia naval. Essas atividades são um importante instrumento político-militar à disposição da política externa, que contribuem para estreitar laços de amizade, como também contribuem para a dissuasão (Abreu, 2018). Porém, têm ocorrido mais por iniciativa da Marinha que do Ministério das Relações Exteriores. As forças navais, segundo Wedin (2015), fornecem as “vias-e-meios” para ações diplomáticas desse tipo, mas os fins poderiam ser melhor aproveitados pelo nível político e estratégico.

Em suma, quanto à estratégia naval, pode-se considerar que há muitas interseções entre as teorias apresentadas por Lars Wedin e as ações e publicações da MB, estando estas últimas, naturalmente, adaptadas à realidade brasileira. Na verdade, não há nenhuma necessidade ou obrigação de que a estratégia naval brasileira esteja alinhada com a de qualquer país ou autor. Afinal, o Brasil não faz parte de nenhuma aliança militar, o que demandaria certa padronização de procedimentos. O importante é que sua estratégia naval seja adequada à realidade do país e condizente com as diretrizes políticas.

Nesse aspecto, porém, observa-se uma carência de consciência e vontade política quanto à estratégia de defesa, com a qual a estratégia marítima e a naval têm importante relação de dependência. Exemplo nítido disso é o baixo percentual do PIB gasto com defesa, em comparação com outros países de economia semelhante. Em 2023, o gasto com defesa no Brasil representou 1,08% do PIB (SIPRI, 2024).

Tomando como outro exemplo a Política Nacional de Defesa (PND) e a Estratégia Nacional de Defesa (END), está previsto pela Lei Complementar nº 136/2010 que esses documentos devem ser submetidos à revisão quadrienal (Brasil, 2010). Porém, após a atualização de 2016, houve um hiato no quadriênio seguinte, ocorrendo aprovação da nova versão pelo Congresso Nacional somente em 2024<sup>18</sup>, o que denota certo desinteresse da classe política pelo assunto.

---

<sup>18</sup> Os documentos foram aprovados por meio do Decreto Legislativo nº 61, de 23 de maio de 2024.

Verifica-se, também, um abrandamento do conteúdo e redução de escopo dessas diretrizes nos últimos anos. Por exemplo, a versão de 2012 do conjunto PND/END continha 155 páginas, enquanto a versão atual, de 2024, possui apenas 79 páginas. A PND/END atual contém uma única menção à expressão “hipótese de emprego”, enquanto a versão de 2012 continha 16 citações dessa expressão, abrangendo a necessidade de elaboração de hipótese de emprego das Forças Armadas para ameaça de guerra no Atlântico Sul, dentre outros cenários condizentes com uma estratégia de defesa, mas que foram suprimidos nas versões posteriores.

Paradoxalmente, a PND (p. 12) critica o fato de que “a população brasileira, [...], após longo período livre de conflitos externos, tem a percepção desvanecida das ameaças...”. O próprio documento, porém, conforme demonstrado, foi sendo bastante simplificado ao longo dos anos, transmitindo ele próprio essa impressão de “desvanecimento das ameaças”. Tais questões em nada contribuem para a mentalidade de segurança e defesa do país, prejudicando a estratégia de defesa e, por conseguinte, a estratégia naval.

#### 4.4 CONCLUSÃO PARCIAL

Concluindo este capítulo, que se propôs a comparar a abordagem teórica de Lars Wedin sobre estratégia marítima com a atual situação brasileira, percebe-se que há bastante convergências entre os dois objetos, mas também algumas singularidades. Levando em conta que Wedin, na obra considerada, faz uma análise bastante detalhada da estratégia marítima, boa parte fundamentada em diversos outros autores consagrados nessa área, e, inclusive, justificando criticamente suas discordâncias, pode-se considerar que sua abordagem é uma boa referência para a comparação ora realizada. Assim, é pertinente realizar uma análise das divergências observadas, verificando-se que algumas decorrem de especificidades brasileiras, perfeitamente legítimas, porém outras podem advir de lacunas de responsabilidades. Ademais, as compatibilidades observadas poder representar boas oportunidades.

Quanto à estratégia de riquezas, em geral, o Brasil está bem estruturado para o aproveitamento de seus recursos marinhos, com destaque para a sua *commodity* mais estratégica, o petróleo. Sua exploração é fruto de uma visão estratégica do Estado, que permitiu a estruturação e o desenvolvimento da atividade por meio da empresa estatal Petrobrás. Para as demais pautas da estratégia de riquezas, é difícil

dizer se essa estruturação provém de uma estratégia deliberada ou se simplesmente são decorrentes das demandas do mercado. A mineração marinha é uma nova fronteira de possibilidades, podendo gerar grandes oportunidades para o país, a depender dos rumos que a atividade tomará internacionalmente, especialmente por conta de questões ambientais e viabilidade econômica. Para isso, um planejamento estratégico é fundamental.

Dentre as três subestratégias propostas por Wedin, a estratégia de meios é a mais deficiente no Brasil. Seu motor está na indústria de construção naval, área que sofre muito no país com a forte concorrência internacional e a pequena demanda interna, o que dificulta sua sustentabilidade, mesmo com incentivos estatais. Estes, por sua vez, dependem da conjuntura econômica, que é cíclica e muitas vezes imprevisível, acarretando apenas encomendas esporádicas de navios.

A pequena frota mercante nacional é uma carência estratégica do país, não apenas pela perda de receita perante a necessidade de afretamentos estrangeiros, mas também pelo potencial impacto negativo em caso de necessidade de consignação de meios para a guerra. A mesma observação pode ser feita quanto à capacidade de construção naval, que possivelmente não seria suficiente em um eventual esforço de guerra de grande vulto. Dessa forma, vislumbra-se a necessidade de um plano estratégico que fomente a construção de navios no parque industrial nacional e estimule sua aquisição ou arrendamento por empresas brasileiras de navegação.

Esse gargalo da estratégia de meios reverbera na estratégia naval, que também sofre com a escassez de meios modernos para compor os elementos de força necessários à produção dos efeitos previstos para o poder naval, de acordo com os Fundamentos Doutrinários da Marinha. Isso acarreta prejuízo para o propósito da estratégia naval de criar, favorecer e ampliar o poder naval do país, tanto na paz como durante a guerra, conforme citado por Wedin (2015).

Quanto à parte doutrinária da estratégia naval, a MB vem fazendo um grande esforço a fim de desenvolver uma estratégia própria, condizente com a de outras marinhas ocidentais, mas adaptada à sua realidade. De vigência recente, a EDM e a FDM representam um avanço importante e, naturalmente, serão aperfeiçoadas conforme seu uso e a experiência adquirida reivindicarem ajustes.

Além das lacunas já citadas, outra deficiência para a estratégia marítima está na limitada consciência dos brasileiros, incluindo o nível político, quanto às questões

do mar. Em consequência, essa “miopia marítima” limita os investimentos necessários para o progresso da estratégia marítima como um todo, em todas as suas vertentes. A MB vem procurando, permanentemente, incutir na sociedade e no meio político a percepção da importância do mar para o progresso do país, mas o êxito dessa empreitada é lento e difícil.

Nesse sentido, a CIRM tem sido o fórum mais competente para o desenvolvimento de pesquisas e projetos estratégicos na área marítima. Porém, a SECIRM, órgão coordenador e articulador na implementação das deliberações da CIRM, está em posição hierárquica alguns níveis abaixo dos ministérios envolvidos, o que inviabiliza o respaldo político necessário para cobrar ações práticas dos demais partícipes e dificulta as interações com outras expressões do poder nacional. Mesmo considerando que o Comandante da Marinha é o coordenador da CIRM, este também está em posição de subordinação ao Ministério da Defesa (MD), o que não ocorria quando da criação da SECIRM em 1979, pois o antigo Ministério da Marinha estava no mesmo nível dos demais ministérios. É fundamental, portanto, que o MD esteja ativamente engajado nas questões deliberadas pela CIRM, junto aos demais ministérios envolvidos.

Análise semelhante faz-se quanto à Política Marítima Nacional, que, embora conste do rol de áreas de competência do MD, está em processo de reformulação por GTI pulverizado entre catorze ministérios, AGU e MB, devido à ampla transversalidade dos assuntos abrangidos. Após sua aprovação, é necessário, portanto, o engajamento de todos os segmentos envolvidos para o atingimento dos objetivos propostos.

Há países em que os temas relacionados ao mar são tratados no âmbito de um ministério específico. É o caso, por exemplo, de Portugal, país que compartilha com o Brasil uma profunda história ligada ao mar e também tem metade de sua fronteira voltada para o Oceano Atlântico. O país conta com o “Ministério da Economia e do Mar”. Algo similar ocorre em Cabo Verde, país insular em que o mar é fundamental para sua economia. Talvez um órgão semelhante fosse uma boa medida para alavancar as potencialidades do mar no Brasil.



## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo geral realizar uma comparação entre a fundamentação teórica sobre estratégia marítima, conforme apresentada por Lars Wedin, e a atual realidade brasileira, em sua relação com o mar. A partir disso, procurou-se responder à questão central sobre quais seriam as compatibilidades entre a estratégia marítima brasileira para o Atlântico Sul e as teorias descritas por Wedin na obra “Estratégias Marítimas no Século XXI”, procurando, ainda, identificar oportunidades para o país.

Foi descrito, inicialmente, o conceito de estratégia marítima segundo Wedin, observando-se a existência de três subestratégias subordinadas, quais sejam, estratégia de riquezas, estratégia de meios e estratégia naval, além de relações de dependência com outras estratégias, todas culminando nos objetivos da estratégia integral. A abordagem demonstrou que o mar é um grande contribuinte para o atingimento dos objetivos nacionais, requerendo, para isso, uma coordenação de esforços e uma compreensão política para implementar medidas de fomento à estratégia marítima.

Foram citadas, em seguida, diversas atividades relacionadas ao mar no Brasil, em ambos os bordos do Atlântico Sul. A descrição abrangeu, também, diretrizes e documentos em diferentes níveis da administração pública que, de alguma forma, contribuem para a estratégia marítima. Foi possível perceber que a atuação da CIRM tem muita relevância, pois coordena programas que abrangem a exploração, de forma racional e sustentável, de diversas atividades em prol do desenvolvimento socioeconômico do país. A MB também tem atuação destacada por meio de várias atividades, como a defesa, a manutenção da boa ordem no mar, o fomento à mentalidade marítima e um profícuo apoio à política externa do país.

Os aspectos citados proporcionaram as bases para a comparação entre a teoria com a prática brasileira. Foi constatado, assim, que há muitas compatibilidades, ainda que não exista, no país, uma estratégia marítima formalmente definida, como ocorre em alguns países. Mesmo assim, existe uma variedade de documentos e iniciativas em vigor, a maioria das quais encontra amparo na obra de Wedin e contribui para o desenvolvimento de uma estratégia marítima nacional. Diante do exposto, conclui-se que a comparação realizada atendeu ao objetivo geral do estudo e respondeu à questão central, apresentando as correspondências entre a estratégia

marítima brasileira para o Atlântico Sul e as teorias descritas por Lars Wedin em sua obra “Estratégias Marítimas no Século XXI”, além de apresentar oportunidades a partir das lacunas observadas.

Dentre essas lacunas, vislumbra-se a possibilidade de robustecer a estratégia de meios por meio de uma política de estímulo à construção naval, que pode beneficiar tanto o setor civil de transportes quanto o meio militar-naval. Tal abordagem pode representar uma interessante possibilidade de análises futuras, a fim de verificar possíveis retornos para o país a partir de investimentos na construção naval, considerando geração de emprego e renda, impactos no custo de fretes a partir de navios nacionais e estímulos à Base Industrial de Defesa.

Outro possível objeto de pesquisas posteriores é fruto da percepção de que a relevância da CIRM para a estratégia marítima pode ser eclipsada pela subordinação hierárquica de seu órgão executivo, a SECIRM. Isso suscita uma possibilidade interessante, a ser objeto de pesquisas futuras, quanto à viabilidade de o Brasil dispor de um órgão robusto, como um ministério com orçamento próprio, voltado exclusivamente para as questões do mar, como ocorre em alguns países.

## REFERÊNCIAS

ABREU, Guilherme Mattos de (org.). **Marinha do Brasil**: uma síntese histórica. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018.

ANDRADE, Israel de Oliveira *et al.* **Texto para discussão**: PIB do Mar Brasileiro, Motivações Sociais, Econômicas e Ambientais para sua Mensuração e seu Monitoramento. Brasília: IPEA, 2022.

ANP. **Boletim da Produção de Petróleo e Gás Natural**. Rio de Janeiro, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/boletins-anp/boletins/arquivos-bmppgn/2023/encarte-boletim-dezembro.pdf>. Acesso em: 19 jul. 2024.

ANTAQ. **Anuário 2023**: Estatísticas dos portos e das navegações no ano de 2023. Brasília, 2024. Disponível em: [https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2024/copy\\_of\\_Anurio2023.pdf](https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2024/copy_of_Anurio2023.pdf). Acesso em: 25 jul. 2024.

ATP. Associação de Terminais Portuários Privados. **Relatório Anual 2023**: Análise do Setor e das Atividades. Brasília, 2024. Disponível em: <https://www.portosprivados.org.br/files/relatorio-anual-23-vDigital.pdf>. Acesso em: 26 jul. 2024.

BARBOSA JÚNIOR, Ilques (Org.) e MORE, Rodrigo Fernandes (Org.). **Amazônia Azul: Política, Estratégia e Direito para o Oceano do Brasil**. Rio de Janeiro: Sag Serv, FEMAR, 2012.

BEIRÃO, André Panno (Org.); PEREIRA, Antônio Celso Alves (Org.). **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: FUNAG, 2014.

BNDES. **Economia Azul**: BNDES seleciona parceiro executor do planejamento espacial marítimo do Sudeste. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 2024. Disponível em: <https://agenciadenoticias.bndes.gov.br/detalhe/noticia/Economia-Azul-BNDES-seleciona-parceiro-executor-do-planejamento-espacial-maritimo-do-Sudeste>. Acesso em: 28 jul. 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Presidência da República, 1988. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 1.265, de 5 de fevereiro de 1994**. Aprova a Política Marítima Nacional (PMN). Brasília: Presidência da República, 1994. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/d1265.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d1265.htm). Acesso em: 07 jun. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 5.377, de 23 de fevereiro de 2005**. Aprova a Política Nacional para os Recursos do Mar - PNRM. Brasília, 2005. Disponível em:

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5377.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5377.htm). Acesso em: 27 jun. 2024.

BRASIL. **Lei Complementar nº 136, de 7 de agosto de 2010**. Altera a Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, que “dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas”, para criar o Estado-Maior Conjunto [...]. Brasília: Presidência da República, 2010. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/Lcp136.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp136.htm). Acesso em: 07 jun. 2024.

BRASIL. **Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022**. Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar) e altera outros dispositivos legais. Brasília: Presidência da República, 2022. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2022/lei/l14301.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/lei/l14301.htm). Acesso em: 19 jul. 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. **EMA 301: Fundamentos Doutrinários da Marinha**. Brasília: Estado-Maior da Armada, 2023a.

BRASIL. Marinha do Brasil. **EMA 310: Estratégia de Defesa Marítima**. Brasília: Estado-Maior da Armada, 2023b.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Plano Estratégico da Marinha - PEM 2040**. Brasília: Estado-Maior da Armada, 2020. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/pem2040>. Acesso em: 07 jun. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília: Ministério da Defesa, 2024a. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado\\_e\\_defesa/pnd\\_end\\_congresso\\_.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/pnd_end_congresso_.pdf). Acesso em: 25 jul. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa**. Brasília: Ministério da Defesa, 2024b. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado\\_e\\_defesa/pnd\\_end\\_congresso\\_.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/pnd_end_congresso_.pdf). Acesso em: 25 jul. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)**. Brasília: Ministério da Defesa, 2023c. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/relacoes-internacionais/foruns-internacionais-1/zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul-zopacas>. Acesso em: 29 jun. 2024.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Ministro da Defesa apresenta prioridades da defesa nacional em 2023**. Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, 2023. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/67595>. Acesso em: 09 jul. 2024.

CARVALHO, Andréa Bento. **Economia do Mar: Conceito, Valor e Importância para o Brasil**. Tese de doutorado, 2018. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Disponível em: <https://tede2.pucrs.br/tede2/handle/tede/7915>. Acesso em: 29 jul. 2024.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. A Outra Amazônia. **Folha de S.Paulo**, São Paulo, 25 fev. 2004. Opinião. Tendências/Debates. Disponível em: [www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniaofz2502200409.htm](http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniaofz2502200409.htm). Acesso em: 19 jun. 2024.

CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. **História da Política Exterior do Brasil**. 5. ed. Brasília: Editora da UnB, 2015.

CIRM. **Planejamento Espacial Marinho**. Brasília, 2024a. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/pt-br/psrm/pem>. Acesso em: 28 jun. 2024.

CIRM. **Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC)**. Brasília, 2024b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/pt-br/leplac>. Acesso em: 20 jun. 2024.

CIRM. **Plano Setorial para os Recursos do Mar**. Brasília, 2024c. Disponível em <https://www.marinha.mil.br/secirm/psrm/sobre>. Acesso em: 26 jun. 2024.

CIRM. **Resolução nº 6**. Brasília, 2023. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br.secirm/files/documentos/cirm/cirm211/resolucao-n6.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2024.

COPPE/UFRJ. **Economia Azul**. Rio de Janeiro, 2024. Disponível em: <https://coppe.ufrj.br/economia-azul>. Acesso em: 7 ago. 2024.

CORBETT, Julian Stafford Sir,. **Some principles of maritime strategy**. New York: U.S. Naval Institute, 1988.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. **Tratado de Estratégia**. Tradução de Brigitte Bentolila de Assis Manso *et al.* Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA (EUA). **National Security Strategy**. Washington, D.C.: The White House, 2022. Disponível em: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/Biden-Harris-Administrations-National-Security-Strategy-10.2022.pdf>. Acesso em: 06 jul. 2024.

FERNANDES, Luiz Philippe da Costa (coord). **O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País**. Edição virtual. CEMBRA, 3. ed. Rio de Janeiro, 2021.

FRANÇA. Ministère des Armées. **Les missions du Ministère des Armées**. Ministère des Armées, 2024. Disponível em: <https://www.defense.gouv.fr/ministere/missions-du-ministere-armees>. Acesso em 26 mai. 24.

IBGE. **Unidades Político-Administrativas do Brasil**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2024. Disponível em: <https://atlascolar.ibge.gov.br/brasil/3036-federacao-e-territorio/unidades-politico-administrativas.html>. Acesso em: 19 jun. 2024.

INTERNATIONAL SEABED AUTHORITY (ISA). **Exploration Contracts**.

International Seabed Authority, 2024. Disponível em:

<https://www.isa.org.jm/exploration-contracts>. Acesso em: 14 mai. 2024.

LYKKE JR., Arthur F. **Defining Military Strategy**. Military Review, Fort Leavenworth,

v. 69, n. 5, p. 2-8, mai. 1989. Disponível em:

<https://cgsc.contentdm.oclc.org/digital/collection/p124201coll1/id/504/rec/8>. Acesso em: 5 ago. 2024.

MARINHA DO BRASIL. **Amazônia Azul**. Marinha do Brasil, 2024a. Disponível em:

[https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia\\_azul](https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul). Acesso em: 01 jun. 2024.

MARINHA DO BRASIL. Escola de Guerra Naval. **Marinha do Brasil realiza o 2º**

**Simpósio Marítimo da ZOPACAS**. Rio de Janeiro, 2023. Disponível em:

<https://www.marinha.mil.br/egn/node/705>. Acesso em: 29 jun. 2024.

MARINHA DO BRASIL. **Navio da Marinha parte rumo ao continente africano para contribuir com segurança**. Marinha do Brasil, 2024b. Disponível em:

<https://www.agencia.marinha.mil.br/internacional/navio-da-marinha-parte-rumo-ao-continente-africano-para-contribuir-com-seguranca>. Acesso em: 24 jul. 2024.

MARINHA DO BRASIL. **Conexão Brasil-África: saiba como a Marinha contribui para o desenvolvimento do Atlântico Sul**. Marinha do Brasil, 2024c. Disponível em:

<https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/conexao-brasil-africa-saiba-como-marinha-contribui-para-o-desenvolvimento-do>. Acesso em: 24 jul. 2024.

MARINHA DO BRASIL. **O valor do mar no PIB brasileiro**. Marinha do Brasil,

2024d. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/o-valor-do-mar-no-pib-brasileiro>. Acesso em: 29 jul. 2024.

MARINHA DO BRASIL. **Programas Estratégicos**. Marinha do Brasil, 2024e.

Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programas-estrategicos>. Acesso em: 25 jun. 2024.

MARINHA DO BRASIL. **SisGAAz: Proteção e Monitoramento das Águas**

**Jurisdicionais Brasileiras**. Marinha do Brasil, 2024f. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protecao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras>. Acesso em: 25 jun. 2024.

MÜLLER, Carlos Augusto. **A “misteriosa” revisão da Política Marítima Nacional**.

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR, 2022. Disponível em:

<https://www.sindmar.org.br/a-misteriosa-revisao-da-politica-maritima-nacional/>. Acesso em: 26 jul. 2024.

OLIVEIRA, Catarina. **Barão de Mauá**. InfoEscola, 2024. Disponível em:

<https://www.infoescola.com/historia/barao-de-maua/>. Acesso em: 05 jul. 2024.

PASIN, Jorge Antonio Bozoti. **Indústria Naval do Brasil: Panorama, Desafios e**

**Perspectivas**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, n. 18, dez. 2002. Disponível em:

<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/11435/1/RB%2018%20Ind%C3%B>

Astria%20Naval%20do%20Brasil\_Panorama%2C%20Desafios%20e%20Perspectivas\_P\_BD.pdf. Acesso em: 05 jul. 2024.

PETROBRÁS. **Explore águas ultraprofundas em um mergulho de 7.000 metros e descubra tudo sobre o pré-sal.** Rio de Janeiro, 2024a. Disponível em: <https://petrobras.com.br/pre-sal#1000m>. Acesso em: 19 jul. 2024.

PETROBRÁS. **Novas Fronteiras de Exploração.** Rio de Janeiro, 2024b. Disponível em: <https://petrobras.com.br/quem-somos/novas-fronteiras>. Acesso em: 19 jul. 2024.

PODER NAVAL. **Consórcio Miramar (SIATT e BEN) vence seleção para primeira Unidade de Vigilância Costeira do SisGAaz.** Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2023/11/02/consorcio-miramar-siatt-e-ben-vence-selecao-para-primeira-unidade-de-vigilancia-costeira-do-sisgaaz/>. Acesso em: 25 jun. 2024.

PORTUGAL. **Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030.** Lisboa: Ministério do Mar, 2021. Disponível em: [https://www.dgpm.mm.gov.pt/\\_files/ugd/eb00d2\\_69ba72534a2840c0895ca5483d13df30.pdf](https://www.dgpm.mm.gov.pt/_files/ugd/eb00d2_69ba72534a2840c0895ca5483d13df30.pdf). Acesso em: 06 jul. 2024.

SANTOS, Thauan *et al.* (org.). **Economia Azul: Vetor para o desenvolvimento do Brasil.** São Paulo: Essencial Idea, 2022.

SIPRI. **Military Expenditure Database.** Stockholm International Peace Research Institute, 2024. Disponível em: <https://milex.sipri.org/sipri>. Acesso em: 05 ago. 2024.

SMITH, Adam. **A riqueza das nações:** investigação sobre sua natureza e suas causas. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

SPELLER, Ian. **Understanding Naval Warfare.** 3. ed. New York: Routledge, 2024.

TILL, Geoffrey. **Seapower: a guide for the Twenty-first Century.** 4. ed. New York: Routledge, 2018.

TOTVS. **BR do Mar: Entenda os detalhes da lei que visa agilizar a logística nacional.** São Paulo, 2024. Disponível em: <https://www.totvs.com/blog/gestao-logistica/br-do-mar/>. Acesso em: 02 ago. 2024.

VIOLANTE, Alexandre Rocha. **O submarino convencional com propulsão nuclear brasileiro no Planejamento Espacial Marinho: Análise e Avaliação da Implementação (2012 a 2022).** 2023. Tese de Doutorado - PPGEST/UFF, Niterói, 2023.

WEDIN, Lars. **Estratégias marítimas no século XXI:** a contribuição do Almirante Castex. Tradução de Reginaldo Gomes Garcia dos Reis; Gustavo Leite Cypriano Neves; Paulo Roberto Blanco Ozorio. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2015.