

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (AA) NEVITON ROBERTO MARINHO STAEHLER

A MARINHA DO BRASIL COMO ELEMENTO DISSUASOR NO ATLÂNTICO SUL

Rio de Janeiro

2022

CC (AA) NEVITON ROBERTO MARINHO STAEHLER

A MARINHA DO BRASIL COMO ELEMENTO DISSUASOR NO ATLÂNTICO SUL

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

Orientador: CMG (Refº) Luiz Carlos de Carvalho Roth

Rio de Janeiro

2022

Em especial, dedico à minha esposa Jupiara e minha filha Caroline, pelo apoio incontestado e compreensão em meus momentos de ausência. Ainda que os mares da vida, às vezes, apresentem dificuldades em minha navegação, saber que tenho em vocês meu porto seguro, motiva esse velho marinheiro a seguir firme no timão. Amo vocês.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por ter permitido que eu tivesse saúde e determinação para não desanimar durante a realização deste trabalho.

Aos meus pais Maria das Graças e Laerte (*in memorian*), com todo o meu amor e gratidão.

Ao meu orientador, CMG (Refº) Luiz Carlos de Carvalho Roth, que conduziu o trabalho com paciência e dedicação, sempre disponível a compartilhar todo o seu vasto conhecimento. Meus mais profundos agradecimentos.

À CMG (RM1-T) Chiara e ao SO-ET Refº Rodrigues pelo acompanhamento constante e orientação assertiva. A disponibilidade e compreensão dos senhores em sempre ajudar foi um diferencial nessa caminhada.

Aos professores, por todos os conselhos, pela ajuda e pela paciência com a qual guiaram o meu aprendizado.

Aos amigos da Turma Álvaro Alberto, CFO-2009, em especial aos Capitães de Corveta do Quadro Auxiliar da Armada Tenório, Israel, Lins, Flávio e Sá. Esse período fortaleceu os laços de amizade forjados na Ilha das Enxadas e em muitos outros conveses ao longo dessas três décadas de serviço à Marinha. A amizade de cada um dos senhores foi essencial para que eu pudesse completar mais esse ciclo.

A todos que participaram, direta ou indiretamente do desenvolvimento deste trabalho de pesquisa, enriquecendo o meu processo de aprendizado.

Aos amigos, que sempre estiveram ao meu lado, pela amizade, respeito e apoio demonstrados ao longo de todo o período dedicado a este trabalho.

À Escola Superior de Guerra pelos conhecimentos adquiridos e a convivência com o corpo docente e discente.

RESUMO

As vias marítimas sempre foram uma ferramenta importante no processo de expansão econômica e de poder. No decorrer dos anos, a segurança marítima no entorno estratégico dos Estados costeiros se tornou fundamental, seja pela manutenção da paz, seja pela defesa dos interesses nacionais. O Brasil sempre foi uma nação voltada para os interesses do mar, tendo em seus limites a leste, uma extensa faixa litorânea rica em recursos naturais, vivos e não vivos, tornando esse espaço marítimo, denominado Amazônia Azul, muito valorizado perante a comunidade internacional. Com isso, o oceano Atlântico Sul naturalmente se transformou em uma região estratégica para os países do cone sul. A segurança em seu entorno constitui objeto de preocupação, em maior ou menor grau, dependendo dos interesses envolvidos pelos Estados que integram essa região. Nesse contexto, o Brasil, sendo um país de marcante representação político-estratégica na América do Sul busca manter uma Marinha preparada para resguardar seus interesses e manter a paz e a segurança nessa região. Este trabalho acadêmico teve como propósito analisar o papel da Marinha do Brasil na proteção desse valioso território, reforçar os limites jurisdicionais ratificados na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) e analisar o preparo e emprego da Marinha do Brasil na manutenção da segurança no Atlântico Sul. Para isso, foram abordadas a importância do Atlântico Sul para o Estado brasileiro e seu entorno estratégico, as potencialidades de recurso na Amazônia Azul e os aspectos de segurança no Atlântico sul. Foram abordados também o cumprimento da missão da Instituição e as necessidades de uma Força Naval pronta para desempenhar sua função. Concluiu-se o trabalho com a certeza que, diante da presença de potências internacionais no Atlântico Sul, o Brasil deve exercer uma posição de protagonista na região e para isso se faz necessário aperfeiçoar nosso poder naval.

Palavras-chave: Atlântico Sul. Limites da CNUDM. Dissuasão. Amazônia Azul.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB	- Águas de Jurisdicionais Brasileiras
AM	- Autoridade Marítima
CIRM	- Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CLPC	- Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNPN	- Construção do Núcleo do Poder Naval
CNUDM	- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
ComDN	- Comandos de Distritos Navais
ComemCh	- Comando em Chefe da Esquadra
ComFlot	- Comandos de Flotilha
ComGptPatNav	- Grupamentos de Patrulha Naval
END	- Estratégia Nacional de Defesa
ERG	- Elevação do Rio Grande
FAB	- Força Aérea Brasileira
IBAS	- Fórum de Diálogo entre Índia, Brasil e África do Sul
IBSAMAR	- Índia-Brasil-África do Sul Marítimo
IPEA	- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LCM	- Linhas de Comunicação Marítima
LEPLAC	- Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
MB	- Marinha do Brasil
MT	- Mar Territorial
NPa	- Programa de Obtenção de Navios-Patrulha
NPaOc	- Navios-Patrulha Oceânicos
ONU	- Organização das Nações Unidas
OTAN	- Organização do Tratado do Atlântico Norte
OTAS	- Organização do Tratado do Atlântico Sul
PEM	- Plano Estratégico da Marinha
PFCT	- Programa Fragatas “Classe Tamandaré”
PND	- Política Nacional de Defesa
PNRM	- Política Nacional para os Recursos do Mar

PROANTAR	- Programa Antártico Brasileiro
PIB	- Produto Interno Bruto
PROSUB	- Programa de Desenvolvimento de Submarinos
S-BR	- Submarinos de Propulsão Diesel-Elétrico
SECIRM	- Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
SisGAAz	- Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
SN-BR	- Submarinos de Propulsão Nuclear
ZC	- Zona Contígua
ZEE	- Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS	- Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 A IMPORTÂNCIA DO ATLÂNTICO SUL.....	9
3 A MARINHA DO BRASIL E O ENTORNO ESTRATÉGICO	18
4 O ATLÂNTICO SUL E A MARINHA DO BRASIL	26
5 CONCLUSÃO	32
REFERÊNCIAS	35

1. INTRODUÇÃO

O Estado brasileiro possui cerca de 7.500 km de costa litorânea por onde circula 95% de seu comércio exterior, estruturado por essas vias marítimas. Essa imensa área denominada Amazônia Azul¹ corresponde cerca de 5,7 milhões de km², o que equivale a quase metade de todo o território do Brasil, abrigando uma infinidade de recursos naturais, vivos e não vivos, com enorme capacidade de agregar valor nas relações comerciais. Essa vasta região compreende não somente a superfície do mar, mas também as águas sobrejacentes ao seu leito, solo e subsolo, compreendidos entre o litoral e o limite exterior da Plataforma Continental (BRASIL, 2022a).

Diante da pertinência do tema, os poderes do Estado brasileiro, em consonância com entidades internacionais, estabeleceram marcos regulatórios que visam designar os agentes responsáveis pela proteção desse patrimônio, assim como, os meios necessários para sua execução, dentre as quais se destacam a Política Nacional de Defesa (PND), a Estratégia Naval de Defesa (END), os decretos que regulam e limitam as deliberações da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, entre outros.

No âmbito do Ministério da Defesa, o Estado-Maior da Armada, Órgão de Direção-Geral da Marinha do Brasil, possui uma publicação doutrinária específica, em que apresenta a posição da Marinha do Brasil para diversos assuntos de interesse da Instituição, entre elas a importância da Amazônia Azul (BRASIL, 2017a).

Para a manutenção da soberania e da proteção das riquezas existentes na área marítima de interesse do Brasil, sejam nas águas interiores (conceito que veremos no próximo capítulo) ou na Amazônia Azul, existe uma real necessidade de investimento, planejamento e preparo, para que a Marinha possa desempenhar o seu papel constitucional.

O presente trabalho pretende analisar a importância do fortalecimento das relações de confiança entre os países do Atlântico sul, a importância da mudança do pensamento estratégico do Brasil, assumindo seu protagonismo na região, a conscientização de que é necessário investir em programas estratégicos para controlar de forma eficaz a Amazônia Azul e por fim, destacar a necessidade de investimentos para nos tornarmos capazes de resolvermos os problemas de monitoramento e proteção da Amazônia Azul.

1 O termo originou-se no ano de 2004, quando o então Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho fez uma comparação com as riquezas contidas no território marítimo com as do território amazônico, ressaltando a abundância de recursos naturais, em ambos.

2. A IMPORTÂNCIA DO ATLÂNTICO SUL

A manutenção da paz no entorno estratégico brasileiro e da proteção dos recursos naturais na Amazônia Azul é essencial para a garantia da soberania e para a defesa dos interesses nacionais. A partir da década de 1990, com o fim da Guerra Fria, uma nova ordem mundial surgiu na contextualização das defesas fronteiriças. Na medida em que a globalização tomava vulto, diante das inovações tecnológicas, a comunidade internacional entendeu que deveria reagir e pensar de forma diferente daquele período de polarização entre os Estados Unidos da América (EUA) e a ex-União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS).

Durante o período da Guerra Fria, o grande medo existente era a possibilidade de um conflito armado convencional, que poderia evoluir para um nuclear, entre as duas potências da época e seus possíveis aliados. Nos dias atuais, as preocupações são outras pois, com a evolução da globalização, que encurtou distâncias, facilitou a comunicação e impulsionou pesquisas, houve uma facilidade para identificar, explorar e negociar riquezas. Essa evolução trouxe novas inquietudes, como os crimes transfronteiriços, o terrorismo internacional e a biopirataria, dentre outros.

A comunidade internacional, preocupada com essas novas ameaças e com a possibilidade de exploração indistinta dos recursos marinhos, levou a questão ao fórum da Organização das Nações Unidas (ONU). Todos os esforços para esse dilema, entre evolução, conservadorismo e segurança, tiveram como marco regulatório a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), realizada em Montego Bay, na Jamaica. Naquela ocasião, em 10 de dezembro de 1982, 118 países assinaram a Convenção, sendo o Brasil um dos signatários. Entretanto, este só veio a ratificar sua concordância por meio do Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995.

Como resultado desse trabalho coletivo, as nações signatárias passaram a ter os limites de soberania e de jurisdição delimitados, podendo fiscalizar e legislar o uso e o trânsito de embarcações em seu espaço marítimo, de acordo com o que ficou estabelecido pela CNUDM. A Marinha do Brasil entende que Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB):

Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de duzentas milhas marítimas

contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer (BRASIL, 2017b, p. 14).

Sobre esse conceito, observa-se que as AJB abrangem: as Águas Interiores (AI), que são as águas internas (rios, baías, lagos e lagoas), onde o Estado exerce a sua soberania, e as vinculadas à jurisdição terrestre do Estado (entre a linha de costa e as linhas de base² retas), que não estão submetidas ao regime estabelecido pela CNUDM (BRASIL, 2017b); o Mar Territorial (MT), que compreende uma faixa de 12 milhas náuticas a partir das linhas de base, onde o Estado possui plenos direitos de soberania e jurisdição; a Zona Contígua (ZC), que é o espaço marítimo de 12 milhas náuticas a partir do limite exterior do MT; a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), que é o espaço marítimo adjacente ao MT, não superior a 200 milhas náuticas a partir das linhas de base; e as águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas, de acordo com a Instrução Normativa no 1/MB/MD, de 7 de junho de 2011, respeitando os critérios preconizados pela CNDUM, com a possibilidade de aumento, diante de comprovação científica na Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC).

A plataforma continental do Brasil abrange o leito e o subsolo das áreas submarinas além do mar territorial, sendo o prolongamento natural do território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, até 200 milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do seu mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância (BRASIL, 1990).

Como existe a possibilidade de aumento da plataforma continental, o Brasil vem apresentando à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), ao longo das últimas décadas, o estudo e a comprovação científica da sua plataforma continental estendida, e recebendo as recomendações daquela Instituição, a fim de garantir seu direito de soberania para exploração e exploração de seus recursos naturais.

Com o intuito atender as exigências da CNUDM para delimitação do limite externo de sua margem continental (plataforma continental), o governo brasileiro iniciou uma série de programas com o objetivo de levantar os dados comprobatórios das áreas pleiteadas. Dentre eles destaca-se o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC) (BRASIL, 1989).

2 Serve para medir a largura do mar territorial e dos demais espaços marítimos. Pode ser definida em Linha de Base Normal, que é a linha de baixa-mar ao longo da costa, e Linhas de Base Retas, que unem pontos onde a costa apresente recortes profundos e reentrâncias ou existam ilhas ao longo da costa na sua proximidade imediata (BRASIL, 1995).

Conforme divulgado na página da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM), o LEPLAC encontra-se na fase 2. A proposta da margem Oriental/Meridional propõe a inclusão da Elevação do Rio Grande (ERG), que possui cerca de 150.000 km² e equivale a três vezes o estado do Rio de Janeiro (MESQUITA, 2019)

Localizada a 1.300 quilômetros da cidade de Porto Alegre-RS, com profundidades que variam de 700 a 3.000 metros, a Elevação do Rio Grande é uma região rica em cobalto, níquel, molibdênio, nióbio, platina, titânio, telúrio e outros elementos (MESQUITA, 2019). É digno ressaltar que esse importante trabalho realizado por décadas é resultado de um esforço conjunto entre a Marinha do Brasil, por meio dos navios subordinados à Diretoria de Hidrografia e Navegação, a Petrobras, o Ministério das Minas e Energia, o Ministério da Ciência e Tecnologia e Inovação, o Ministério do Meio Ambiente, o Ministério das Relações Exteriores, e a comunidade científica nacional. Homens e mulheres, conhecidos como os “Bandeirantes das Longitudes Salgadas”, que contribuíram para que o Brasil conquistasse uma área de 5,7 milhões de km², sob a responsabilidade e a jurisdição do Estado brasileiro, a nossa “Amazônia Azul” (BRASIL, 2020).

De acordo com Vidigal (2006, p. 30), temos que conhecer as potencialidades de nossas riquezas e desenvolver as capacidades necessárias para o pleno exercício dos direitos sobre a ZEE e a PC. Esse conhecimento ajuda a despertar o sentimento coletivo de proteção.

Outras pesquisas foram realizadas para levantar o potencial de recursos no território marítimo brasileiro, buscando revelar riquezas ainda desconhecidas no extenso litoral. No início deste século, houve um sensível crescimento econômico, que pode ser chamado de *boom* da indústria naval, por conta das descobertas da camada do Pré-sal nas bacias de Campos, Santos e Espírito Santo, ricas em combustíveis fósseis, o que aqueceu a economia no setor petrolífero.

A análise da exploração econômica dos recursos minerais existentes na Amazônia Azul é um dos fatores que demonstram a importância da região para o Brasil. Nota-se, por exemplo, que mais de 90% do petróleo e cerca de 80% do gás natural produzidos no país advém do mar. Nessa área, o Estado brasileiro tem o direito exclusivo de construir instalações e regular sua operação e utilização (VIDIGAL, 2006).

Com essas descobertas, muitos investimentos foram feitos na construção de navios e plataformas e na capacitação de mão de obra, a fim de permitir a exploração de petróleo e gás natural, levando o país a alcançar a autossuficiência na produção desses combustíveis na última década. Com isso, o Brasil adquiriu o conhecimento e a tecnologia necessária para prospecção, principalmente em águas profundas.

Segundo o diretor-presidente da Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural, Eduardo Gerk, há uma perspectiva de que no período de 2022 a 2031 a produção na camada do Pré-sal brasileira deva atingir a marca de 8,2 bilhões de barris de óleo, comercializando a soma de US\$ 116 bilhões nesse período (NITAHARA, 2021). Esse aquecimento no setor naval movimentou a economia, gerando milhares de empregos, diretos e indiretos. Como consequência, a descoberta desses reservatórios projetou o Estado brasileiro como um relevante ator no campo energético no cenário internacional, captando investimentos para o desenvolvimento econômico do país.

Ademais, um estudo apontado pela obra “Plataforma Continental – a última fronteira da exploração mineral”, mostra que uma infinidade de recursos minerais disponíveis no leito submarino pode ser para aproveitamento imediato ou aproveitamento futuro. O que os diferenciam, basicamente, é a comparação entre o status de exploração e exploração, definindo se é ou não operacional e viável, assim como o seu potencial de crescimento, se é alto, moderado ou baixo. Assim, é necessário saber o custo-benefício, a fim de prever se é vantajosa ou não a exploração desses materiais e substâncias encontrados na natureza. Dentre os muitos recursos existentes, destacam-se os granulados siliciclásticos, que são areias e cascalhos originados no continente e depositados na Plataforma Continental. Essa distinção tem um destaque maior, visto que é uma importante matéria-prima na indústria da construção, sendo o recurso mineral mais extraído, depois do óleo e do gás (CAVALCANTI, 2011).

De acordo com matéria do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), intitulada “Economia Azul, o desenvolvimento que vem do mar”, o imenso patrimônio que o Brasil possui no mar deve e precisa ser protegido. Essa é uma ótica não só do campo da Defesa e da Soberania Nacional mas, sobretudo, da sociedade como um todo (BRASIL, 2019). A área de interesse do Estado brasileiro, que é o seu entorno estratégico, vai muito além da América do Sul. Ela alcança todo o Atlântico Sul, os países da costa do continente africano, o mar do Caribe e a Antártica. Isso significa que

para além do petróleo e do gás natural, existem diversos outros minerais a serem explorados na região denominada Amazônia Azul pela Marinha do Brasil, com o propósito de conscientizar a sociedade acerca do importante patrimônio existente nas águas nacionais. A intensificação do uso de tecnologias possibilita cada vez mais a exploração mineral em águas profundas. No caso da plataforma continental brasileira, figuram entre os recursos de maior relevância socioeconômica, bens minerais como ouro, diamante, enxofre, potássio, areia, calcário, cascalhos, carvão, hidratos de gás e sulfetos polimetálicos (BRASIL, 2019, p. 1).

Outras relevantes atividades praticadas na Amazônia Azul que fortalecem a economia brasileira são a pesca e a aquicultura. Há muitos séculos o homem se beneficia da pesca como forma de sobrevivência. Todavia, ao longo dos tempos, com a evolução da humanidade e da tecnologia, percebeu-se que, além de alimentar as pessoas, essas atividades também poderiam ser fontes de recursos, e até hoje é assim.

Em pleno século XXI, o Brasil possui em cidades e vilarejos, comunidades pesqueiras formadas por pessoas em sua maioria humildes, que herdaram essa cultura que vem sendo passada por gerações. Em um primeiro momento, essas comunidades pescavam de forma artesanal, apenas para subsistência, utilizando principalmente a mão de obra familiar, enquanto que o excedente era usado como moeda de troca para prover algum recurso financeiro à família.

Ainda é comum encontrar famílias que se unem nos moldes de uma cooperativa para manterem a subsistência, principalmente no interior do país. Contudo, com o avanço da tecnologia e de barcos com equipamentos específicos, iniciou-se a pesca industrial, feita em larga escala por embarcações que se fazem ao mar por longos períodos, retornando para o continente somente pelo limite de sua autonomia. Esse modelo, voltado para fim comercial, traz maiores preocupações, pois podem gerar danos não somente ao meio ambiente, mas também ao ciclo das espécies, caso a pesca seja realizada de forma indistinta e irresponsável. De acordo com trabalho publicado na revista da USP

as leis que regulamentam a pesca no Brasil distinguem as práticas pesqueiras em duas categorias: pesca comercial e pesca de subsistência. A comercial, como o próprio nome diz, é aquela induzida pela demanda do mercado, e pode ser de pequena escala (artesanal) ou de larga escala (industrial). Em média, a pesca industrial captura anualmente entre 500 e 600 mil toneladas de peixes, crustáceos e moluscos marinhos (CASTRO; BRANDINI; DOTTORI; FORTES, 2017, p. 13).

Outro fato que merece registro é de que o Atlântico Sul aponta como alternativa necessária para as tradicionais Linhas de Comunicação Marítima (LCM), que por um longo período concentraram o fluxo de comércio entre o Ocidente e o Oriente, e hoje não comportam grandes cargueiros e petroleiros, a exemplo do Canal de Suez e o Canal do Panamá. Assim, o Atlântico Sul revela-se como uma rota estratégica por permitir a conexão com os Oceanos Índico e Pacífico, ou seja, conecta a América do Sul a leste com a África ocidental; ao norte com a Europa e Américas

Central e do Norte; e ao sul possibilita acesso aos Oceanos Pacífico e Índico e também com o continente Antártico.

Em março de 2021, o Navio “Ever Given”, de 400 metros de comprimento, encalhou no canal de Suez, provocando prejuízos enormes, bloqueando a via marítima mais curta entre a Ásia Meridional e a Europa e fazendo com que algumas empresas optassem por uma rota mais longa, contornando o sul da África, no Cabo da Boa Esperança.

As possibilidades de acesso pelas vias navegáveis, aliadas às conquistas junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental e à descoberta de recursos³ na região, têm despertado o interesse internacional no Atlântico Sul, não apenas das potências historicamente presentes nesta região, mas também de outros países interessados na exploração de recursos minerais desse oceano, sendo a China um dos principais novos atores nessa região (LUÍS, 2016).

O Reino Unido há muito tempo está presente no Atlântico Sul. Suas Ilhas de Ascensão, Santa Helena, o arquipélago de Tristão da Cunha, as Ilhas Falklands (Malvinas), as Ilhas Geórgia do Sul e Sandwich do Sul são o marco dessa presença. Importante lembrar que algumas dessas ilhas são habitáveis, tornando-se prováveis pontos de apoio para aquela potência em qualquer necessidade. Exemplo clássico de ponto de apoio foi a Ilha de Ascensão durante o conflito bélico Inglaterra e Argentina que na década de 80, pela posse das Ilhas Falklands (Malvinas), gerou instabilidade regional naquela época.

Diante da história recente e do atual desenvolvimento regional, é imprescindível que o governo brasileiro promova políticas de segurança voltadas para a situação geopolítica do Atlântico Sul e seu entorno estratégico, permitindo visualizar o papel fundamental da Marinha do Brasil na vigilância permanente de nossas águas jurisdicionais. Segundo o professor de História Moderna e Contemporânea, Francisco Carlos Teixeira da Silva, a capacidade de garantir e vigiar a preservação das nossas águas oceânicas é uma tarefa hercúlea, para a qual a Marinha possui vocação histórica (VIDIGAL, 2006).

Receosos e carentes de uma política de segurança no entorno do Atlântico Sul, alguns países desse entorno e servidos por esse oceano vislumbraram a criação de um mecanismo que propiciasse a defesa dessa região.

No final da década de 1960, a diplomacia sul-africana, na tentativa de conter o crescente isolamento que vinha sofrendo da comunidade internacional devido à sua política do

3 Os recursos compreendem a camada do pré-sal, a descoberta de minerais e elementos químicos na Elevação de Rio Grande, além da imensa biodiversidade que tem sido explorada na região (MESQUITA, 2019).

apartheid, propôs a criação de uma Organização Militar aos moldes da Organização do Tratado do Atlântico Norte, a OTAN (FILHO, 2003). Esse instrumento político, com a finalidade de proteger e manter a paz na região, seria composto em um primeiro momento pela África do Sul, Brasil, Argentina, Chile, Uruguai, Portugal, Nova Zelândia e Austrália, e teria a denominação de Organização do Tratado do Atlântico Sul (OTAS). Porém, a intenção foi frustrada por não ter aceitação dos países envolvidos, uma vez que seu maior interessado era a África do Sul, com vistas a minimizar o desgaste diplomático por conta do *apartheid*. Além da África do Sul, a Argentina também tinha interesse na criação da OTAS, motivada pelo fato de que a predominância de um regime militar poderia ser usada como discurso anticomunista e plataforma de legitimidade de governo, além de estar estrategicamente localizada no entreposto de importantes passagens para a Antártica e para o Pacífico, atribuindo-lhe uma percepção de responsabilidade sobre as rotas sul atlânticas (LUÍS, 2016).

Em 1982, o conflito entre a Argentina e a Grã-Bretanha pela posse das Ilhas Falklands/Malvinas trouxe instabilidade regional, tendo como desfecho a derrota dos argentinos. Esse fato colaborou para a conscientização dos países sul-americanos de que estavam insuficientemente capacitados para se projetarem no Atlântico Sul (LUÍS, 2016).

Nessa mesma década, diversos fatores colaboraram para que a ideia de um tratado de cunho militar na região fosse descartado em definitivo. Os países do Cone Sul aderiram de forma paulatina ao regime democrático, ocasionando mudanças políticas no âmbito internacional e regional (FILHO, 2003). Na perspectiva do Estado brasileiro, a ideia de cooperação foi gradativamente se fortalecendo em substituição a de militarização, trazendo reflexões sobre o conceito de segurança nacional.

Nesse contexto, por iniciativa do governo brasileiro, com o apoio da Argentina, em 27 de outubro de 1986 foi criada a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), tendo como membros, além dos países citados anteriormente, África do Sul, Angola, Benin, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai. Sob a ótica política, o intuito da criação da ZOPACAS era o de afirmar uma identidade própria para a região, tendo como protagonistas os seus Estados-membros (LUÍS, 2016).

O Brasil possui outras relações que objetivam a cooperação mútua, o fortalecimento da paz e a preparação de sua Força. Dentre elas, destaca-se o Fórum de Diálogo entre Índia, Brasil e

África do Sul (IBAS), desde 2003. Esses três países emergentes colaboram entre si em diversas áreas, entre elas a defesa, e buscam construir uma nova arquitetura internacional, unindo suas vozes em temas globais. Como parte dessa integração, os membros do IBAS realizam a cada dois anos um exercício chamado IBSAMAR⁴, com certo nível de complexidade, a fim de reforçar os laços entre as três Marinhas e de possibilitar a interoperabilidade e adestramento de suas tripulações. Além disso, o grupo tem envidado esforços na consecução de projetos que viabilizem a proteção do Atlântico Sul e o desenvolvimento de equipamentos militares de ponta.

Segundo o Ministro da Defesa do governo da Presidente Dilma Rousseff, Celso Amorim, na correlação orla oriental da América do Sul, Atlântico Sul e orla ocidental da África, o Estado brasileiro deve buscar uma estratégia em que a política de defesa e a política externa se conjuguem para prover a paz (NASSER; MORAES, 2014). Conclui afirmando que é fundamental que o país se cerque de um cinturão de paz e boa vontade em todo seu entorno estratégico (NASSER; MORAES, 2014).

De forma geral, os países do entorno estratégico têm ciência de que é necessário focar na cooperação mútua, diante da importância do grupo para coordenar e dialogar sobre os assuntos correlatos à interação regional, ao desenvolvimento econômico-social, à proteção do meio ambiente e à conservação dos recursos vivos e não vivos na região (LUÍS, 2016).

Outra questão inquietante no escopo da defesa é o crescimento de crimes que utilizam as vias marítimas, como o tráfico de armas e de drogas. A violência que assola as grandes cidades têm crescido exponencialmente, gerando medo e terror em diversas sociedades. Um dos propulsores dessa situação é o tráfico ilegal de armas e entorpecentes que abastece o crime organizado, por onde circula uma cifra consideravelmente enorme, capaz de construir verdadeiros impérios do crime.

Embora não seja uma tarefa específica das Forças Armadas coibir esse tipo de ilicitude, observa-se uma integralização nas formas de repressão. Os militares têm atuado cada vez mais no combate aos crimes nacionais fronteiriços, fazendo parte de um trabalho conjunto entre diversos órgãos federais e estaduais de segurança pública e de fiscalização, as chamadas operações interagências.

A Marinha do Brasil, apesar de participar com um contingente terrestre que utiliza os Fuzileiros Navais, é mais eficaz e visível nas vias navegáveis. A Patrulha Naval, seja nas águas

4 O nome IBSAMAR é uma abreviação de Índia-Brasil-África do Sul Marítimo (BRASIL, 2021).

interiores, principalmente nas regiões de fronteiras, seja no mar territorial, é essencial na luta contra esse tipo de transgressão.

A intensificação de ocorrências de atos ilícitos no mar, na forma de pirataria, tráfico de pessoas e drogas, contrabando, pesca ilegal, crimes ambientais e outros, demandam a presença estatal nos mares e nas vias navegáveis (BRASIL, 2020).

Isso requer uma política de manutenção dos meios utilizados para esse fim de fiscalização, obedecendo à periodicidade exigida pelos fabricantes dos equipamentos e estruturas que compõem esses meios. Além disso, é primordial investir na capacitação e na qualificação do pessoal para o correto desempenho de suas tarefas. Embora, em face das restrições orçamentárias, nem sempre há condições de se cumprir o que foi planejado, a Marinha do Brasil deve dispor de meios que possam detectar, identificar e neutralizar as ameaças que porventura surjam em seu território marítimo, promovendo a segurança nas LCM (Linhas de Comunicação Marítimas) onde prevalecer os interesses do Estado (BRASIL, 2020).

Diante da relevância dessa questão, o governo aprovou a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM), por meio do Decreto nº 5.377/2005, ordenando os princípios e objetivos para a elaboração de planos, programas e ações de governo no campo das atividades de formação de recursos humanos (BRASIL, 2005). A condução de suas atribuições fica a cargo da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) e demais entidades do setor envolvidas, com o fito de atender ao propósito de garantir o prosseguimento dos estudos sobre a potencialidade de riquezas da Amazônia Azul, resguardadas as ratificações da CNUDM.

Possuir uma ferramenta que regulamenta a exploração de tais recursos permite às autoridades acompanhar o processo, a fim de se evitar ilicitudes e, principalmente, danos ao meio ambiente. Afinal, trata-se de uma atividade afastada da costa e que exige a movimentação de grandes embarcações que poderiam trazer prejuízos ao meio marinho de inúmeras maneiras, como: derramamento de óleo, má utilização de equipamentos e descarte indevido de lixo e outras substâncias no mar.

A ampliação da Amazônia Azul, por toda sua magnitude, possibilitou uma forma de crescimento político e econômico sem precedentes para o Brasil, visto que permite que o país cresça em inúmeras vertentes. Há a possibilidade de exploração de petróleo e gás, do aumento significativo de navios em nossa costa e portos, da imensa perspectiva de análise da biodiversidade (muito empregada no campo da ciência e da farmacologia), da condução de um turismo sustentável que respeite o meio ambiente, da atividade de pesca e da aquicultura, e da exploração

e exploração de recursos minerais. Toda essa alavancagem traz retorno para o país como um todo e não somente aos estados localizados próximo ao litoral. A conjuntura desse valioso patrimônio deu origem à expressão economia azul.

Releva-se mencionar que para garantir a proteção das riquezas existentes nesse patrimônio marítimo e para promover a segurança em seu entorno estratégico, o país precisa dispor de uma Força Naval forte e preparada para dissuadir interesses escusos, dotada de meios modernos e de pessoal capacitado a operá-los.

3. A MARINHA DO BRASIL E O ENTORNO ESTRATÉGICO

Diante das riquezas naturais vivas e não-vivas existentes nesse vasto território marítimo, o Estado brasileiro as identificou como objeto de preocupação a ser defendido. As medidas de defesa e proteção devem pautar-se em quatro aspectos: o econômico, atentando para a parte que tange à exploração e aproveitamento sustentável dos recursos vivos e não-vivos; o ambiental, buscando o uso racional e a preservação do ambiente marítimo; o científico, que versa sobre as infinitas possibilidades de conhecimento a serem adquiridos; e o da soberania, considerando a segurança, a defesa e paz na região (BRASIL, 2017a). Entretanto, para cobrir toda essa imensa área é necessário ter meios operativos e pessoal capacitado, capazes de realizar missões de patrulha e vigilância por longos períodos e distâncias. Embora a Força Aérea Brasileira (FAB) realize voos em nossas fronteiras ultramarinas, a ação de presença dos navios da Marinha é preponderante como elemento dissuasor.

Atualmente, de acordo com o organograma da Marinha do Brasil, A Força Naval brasileira é composta pelos meios navais do Comando em Chefe da Esquadra (ComemCh) e dos Comandos de Distritos Navais (ComDN). A Marinha do Brasil possui em sua estrutura nove Distritos Navais, sendo seis com vocação marítima e três com vocação fluvial. Os Comandos Distritais voltados para o mar são: Com1ºDN no Rio de Janeiro, Com2ºDN em Salvador, Com3ºDN em Natal, Com4ºDN em Belém, Com5ºDN em Rio Grande e Com8ºDN em São Paulo. Já os Com6ºDN em Corumbá, o Com7ºDN em Brasília e o Com9ºDN em Manaus têm sob suas jurisdições as áreas voltadas para rios, bacias e lagoas.

O ComemCh tem sob sua subordinação a Força de Submarinos, dispondo de seis meios operando; uma Força de Superfície composta de quatorze navios, com destaque para o navio capitânia da Esquadra brasileira, o Navio-Aeródromo Multipropósito Atlântico; e uma Força

Aeronaval com sete Esquadrões subordinados, além dos quatro Esquadrões de Helicópteros de Emprego Geral, lotados nos Com4ºDN, Com5ºDN, Com6ºDN e Com9ºDN, que podem ter suas aeronaves utilizadas em missões de patrulha e vigilância.

Os meios operativos subordinados aos Comandos Distritais constituem uma Força Distrital, por intermédio dos Grupamentos de Patrulha Naval (ComGptPatNav) e Comandos de Flotilha (ComFlot). Somente o Comando do 7º Distrito Naval, localizado no Distrito federal, não possui navios subordinados. As Forças Distritais possuem 26 navios subordinados aos ComGptPatNav e quatorze navios subordinados aos ComFlot.

O detalhamento dessa parcela da Força Naval é importante para que se possa dimensionar e fazer a correlação entre as demandas e os meios disponíveis para o cumprimento da missão da Marinha do Brasil. Planejar e realizar comissões de patrulhamento e vigilância em uma área de cerca de 5,7 milhões de km², exige que a Marinha possua meios operativos novos e com grande poder de reação que, basicamente, consiste em navios com aeronaves orgânicas, capazes de executar essas tarefas. Além disso, essas máquinas de guerra necessitam de pessoal qualificado para operar seus sistemas, alguns com alto grau de complexidade, como sistemas de armamento, propulsão e navegação. A realização dessas missões requer um enorme esforço logístico, que se inicia com a determinação da necessidade de um meio operativo, a finalidade a que se propõe, a formação do pessoal que irá guarnecê-lo e o custo de manutenção durante a sua vida útil. Tudo isso deve ser considerado, tanto pelas autoridades navais, quanto pelas do governo, além do orçamento destinado para a correta manutenção dos meios.

Apesar do número de meios operativos descritos anteriormente, subordinados ao Comando em Chefe da Esquadra e aos Comandos de Distritos Navais, principalmente os que têm vocação marítima, convém salientar, por outro lado, que o Estado brasileiro possui uma Força Naval composta por navios muito antigos, alguns remanescentes da década de 1970, a exemplo das Fragatas da classe Niterói.

A obsolescência desses meios torna o custo de manutenção elevado, além de seus sistemas de propulsão e armamento não estarem mais compatíveis com as tecnologias atuais. Essa defasagem tecnológica, aliada ao desgaste natural do material, causado pelo tempo de uso e pelas intempéries do ambiente marinho, podem prejudicar a vigilância desse vasto território marítimo. Um meio obsoleto pode significar um navio com propulsão insuficiente para perseguir uma embarcação ou para realizar uma missão de busca e salvamento; um sistema de armas incapaz de atingir o alvo desejado; um sistema de guerra eletrônica em que seus equipamentos mostram-se

incapazes de detectar seus oponentes a tempo de reagir com segurança; dentre outras deficiências que um navio de guerra não pode apresentar.

Segundo Celso Amorim, os objetivos nacionais requerem Forças Armadas preparadas e modernas, que permitam a integração e interoperabilidade entre as Forças, exigindo constante reflexão sobre o papel que o Brasil almeja exercer no cenário internacional e como a sua política de defesa pode contribuir nessa realização (NASSER; MORAES, 2014).

Pelo fato de o Brasil não ter problemas com outros países, em termos de conflitos armados, a sociedade brasileira, de uma forma geral, talvez não entenda a importância de se investir em defesa, a fim de manter as suas Forças Armadas com a capacidade de reação bélica compatível com o território a ser protegido.

Esse fato também pode ter correlação com a localização periférica do atlântico sul, quando comparado aos teatros de operações de guerra, em que se desenrolaram os grandes conflitos mundiais. Ressalta-se que o Estado Brasileiro é o quinto maior país do mundo e, como já citado anteriormente, possui um patrimônio marítimo com uma área aproximada a de sua Amazônia Legal, o que requer um poder naval com forte capacidade dissuasória (NASSER; MORAES, 2014).

Por outro lado, a baixa possibilidade de ocorrer um conflito entre os Estados sul-americanos, principalmente no Cone Sul, pode ser considerado um “patrimônio” regional, visto que os recursos que outras nações do mundo despendem para a preparação de um possível enfrentamento com países vizinhos, aqui no Brasil esses recursos são alocados para políticas voltadas à promoção do bem-estar da sociedade. Entretanto, vale ressaltar que a preservação desse “patrimônio” para as futuras gerações depende de investimentos no desenvolvimento e aprimoramento de mecanismos regionais de confiança, coordenação e integração (NASSER; MORAES, 2014). Assim, o país passa a desempenhar papel de destaque na região, reunindo condições econômicas, políticas, demográficas e territoriais, tornando-o capaz de contribuir com alguns bens públicos importantes. Para o autor, essas condições favoráveis se devem ao fato de que a estabilidade dos demais países sul-americanos se consolidou na política externa do Brasil como elemento central ao desenvolvimento, ou seja, o país só avança em compasso com seus vizinhos, em decorrência da perspectiva presente nos documentos de defesa nacionais de que a América do Sul e o Atlântico Sul fazem parte do entorno estratégico brasileiro. Consequentemente, a paz no Atlântico Sul é uma condicionante para a manutenção da segurança do Brasil. Considerando que é pelas vias marítimas que se trafega grande parte do nosso comércio

internacional e é nessa mesma área marítima que se encontram as potenciais riquezas de recursos, vivos e não vivos, pode-se afirmar que os problemas do Atlântico Sul são problemas do Brasil.

Por essa razão, a Estratégia Nacional de Defesa prevê projetos e programas que se propõem a assegurar o monitoramento da nossa Amazônia Azul, visando garantir os meios operativos necessários e adequados para o cumprimento de sua missão constitucional, com destaque para: negar o uso do mar aos inimigos; controlar as linhas de comunicação marítima; realizar ampla vigilância sobre a extensão da plataforma continental; promover serviço de busca e salvamento, quando necessário; assegurar a integralidade de seu território marítimo, a estabilidade na região e a projeção do poder brasileiro no cenário internacional (RESENDE; CARDOSO, 2020). A defesa deve ser compreendida como o preparo da Força para conduzir as ações necessárias contra as possíveis agressões armadas por parte de outro Estado ou para coibir ações ilícitas e/ou explorações ilegais dentro dos limites estabelecidos. Nesse sentido a Marinha passa a contribuir para a estratégia de dissuasão do país, desde o tempo de paz, por meio do permanente aprestamento do Poder Naval, desencorajando qualquer atitude agressiva, seja por força militar de outro Estado, seja por forças não convencionais ou criminosas (BRASIL, 2017a).

No que se refere a forças não convencionais ou criminosas, a partir do início do século XXI, a comunidade internacional passou a se preocupar com o surgimento de um novo conceito denominado “novas ameaças”, que consistem em terrorismo, narcotráfico, tráfico ilícito de armas, contrabando, tráfico de pessoas e a antiga pirataria, reforçando a exigência de uma Autoridade Marítima (AM)⁵ devidamente estruturada e pronta para combater esses novos inimigos, assim como provida de um sistema de gerenciamento e monitoramento forte e eficaz (BRASIL, 2017a). Esses sistemas podem ser obtidos através de parcerias, compartilhamento de informações e interoperabilidade entre agências e outras Marinhas, além de investimentos em meios operativos e capacitação de pessoal.

Todavia, desenvolver uma política de segurança na bacia sul atlântica não é tão simples, pois há os problemas e especificidades dos países banhados pelo atlântico sul, que em sua costa ocidental, na América do Sul, caracteriza-se pela existência de microestados com característica insulares e pouco conhecimento de gestão e desenvolvimento oceânico, destacando-se apenas o Brasil, que possui mais de 8.000 quilômetros de costa oceânica. Já a parte oriental é um pouco

⁵Exercida pelo Comandante da Marinha, assim designado pela Lei Complementar nº 97/1999 para o trato dos assuntos afetos às atribuições subsidiárias particulares da MB (BRASIL, 2017a).

mais complicada, visto que a costa oeste do continente africano é composta de países com certa fragilidade política, econômica e social, com baixa capacidade de gestão de políticas oceânicas, revelando a assimetria política e territorial entre as costas americana e africana. Diferente da porção desse oceano localizado no hemisfério norte, a parte austral do atlântico não possui uma intensa rede de interesses, mas, ainda assim, diante da sua condição geopolítica, torna-se atrativa em função da possibilidade de recursos minerais, vivos e não vivos, assim como pela oferta de biodiversidade a ser explorada.

A economia marítima nesse entorno estratégico oferece uma enorme potencialidade de crescimento econômico, principalmente no que se refere a exploração de recursos energéticos com destaque para o Brasil e o Golfo da Guiné, além de desenvolver o comércio marítimo e portuário (VIVERO; MARRONI; MATEOS; FIGUEIREDO; VIOLAN; 2020). Por essa razão, os Estados que compõem a bacia Sul Atlântica devem se preocupar, de forma conjunta, em desenvolver políticas que garantam a segurança e paz na região, e paralelamente, afaste a intenção, escusa, de exploração por parte de agentes extrarregionais.

Nas últimas décadas, os Estados desse entorno, principalmente os países africanos cujo idioma é o português, têm cooperado entre si de forma mais aproximada e horizontal, procurando reduzir assimetrias em suas áreas de interesse. Essa preocupação teve um enfoque maior com o início da vigência da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em 1994, tendo em vistas que os Estados costeiros tiveram ratificados seus direitos de uso e proteção das riquezas existentes dentro de suas respectivas Zona Econômica Exclusiva e suas Plataformas Continentais.

Convém ressaltar que parte desses países africanos de língua portuguesa está próxima ao Golfo da Guiné, que se por um lado é uma região privilegiada com recursos naturais e minerais, como as bacias petrolíferas, por outro lado se configura em uma área onde ocorrem frequentes episódios conhecidos como “novas ameaças”, como pirataria dentre outros ilícitos transnacionais, que têm avançado por toda a costa ocidental do continente africano, comprometendo a segurança dos demais Estados presentes na região. Além disso, há outros fatores preocupantes. A presença na bacia Sul Atlântica de países oriundos de outras regiões como Estados Unidos da América e China, aliada a existência do já mencionado cinturão de ilhas britânicas, reforçam a possibilidade de surgir novas ameaças em consequência do interesse alheio pelos recursos existentes na região. Importante registrar que alguns autores defendem a ideia de que em determinadas partes da história mundial, alguns conflitos foram motivados em decorrência de ciclos que almejavam conquistar essas mesmas fontes de recursos (VIVERO; MARRONI; MATEOS; FIGUEIREDO; VIOLAN; 2020).

Nesse cenário, a figura do Estado brasileiro destaca-se pela sua liderança regional, tendo em vista que é o maior Estado marítimo desse entorno estratégico e possui maior aptidão, tanto técnica quanto institucional, para fomentar o desenvolvimento de uma política de governança marítima entre os países envolvidos. No relacionamento com os demais Estados, o Brasil deve adotar uma estratégia que busque a dissuasão e a cooperação mútua. O elemento dissuasor deverá ser utilizado quando falharem os sistemas de segurança coletiva, a fim de resguardar tantos os interesses nacionais, quanto os acordos de cooperação firmados entre si. Ademais, deve-se envidar um esforço conjunto, visando minimizar as dificuldades para o planejamento das condições de defesa dos países banhados pelo Atlântico Sul.

Ressalta-se que essa ideia de que vivemos um momento de “pacifismo unilateral” na bacia Sul Atlântica e seu entorno é um tanto quanto arriscada, pois isso pode dificultar a detecção de uma ameaça real. Deve-se ter atenção ao fato de que na história da civilização já ocorreram, e ainda ocorrem, inúmeras formas de interesse e disputas que culminaram em um conflito bélico. Por essa razão, é primordial estar atento à distância entre esse chamado “pacifismo liberal” e as reais possibilidades de ameaças, sejam diretas ou indiretas, para que se possa dimensionar a dinâmica e a amplitude que envolvem o emprego do Poder Naval, exigindo da Marinha um crescente nível de prontidão. O fato de o Brasil não possuir inimigos declarados e não se envolver em conflito há muito tempo, não pode ser uma justificativa para que se minimize o assunto de defesa. Mesmo sabendo que o país tem outros problemas relevantes para a sociedade como saúde, educação, segurança pública, habitação e saneamento básico, é essencial não descuidar dos assuntos de fronteiras, seja na parte continental, nas divisas com outros países do continente sul-americano, ou na parte marítima, nos limites marítimos no oceano Atlântico Sul. Aliás, a parte de defesa marítima deve receber especial atenção, visto que pela Amazônia Azul mais de 95% de nosso comércio exterior trafega e cerca de 95% do petróleo nacional é extraído, além da inúmera quantidade de recursos vivos e não vivos com possibilidade de exploração e geração de riquezas. A fim de coibir ações de países com interesses nessa vasta gama de recursos, é fundamental a presença dissuasória da Marinha do Brasil em nossa Amazônia Azul.

Assim, identificar as possibilidades de ameaças que podem comprometer os interesses do Estado brasileiro é de fundamental importância para que se possa fomentar uma mentalidade de defesa em nossa sociedade, ressaltando a relevância das questões que envolvam antagonismos aos interesses nacionais, em todas as suas vertentes (BRASIL, 2020b). A busca por esse caminho

colaborará para que a sociedade perceba e aceite a necessidade de constante investimento na área de defesa.

Dessa forma, pensar na prosperidade advinda dessa economia azul como fonte de desenvolvimento econômico-social, visando os interesses nacionais, requer um Poder Marítimo forte e consolidado, com abrangência nos setores produtivos e militar, capaz de contribuir com o crescimento do país, conforme conceituado no Planejamento Estratégico da Marinha, para o período de 2020 a 2040

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, 2020b, p. 14).

Diante dessa necessidade de preservação e proteção desse imenso patrimônio, com o intuito de assegurar o máximo aproveitamento na exploração das riquezas e potencialidades dessa economia azul, o Estado brasileiro vem promovendo políticas que abrangem a questão do Atlântico Sul, elaborando Leis, Diretrizes e Normas que visam o planejamento e preparo dessa função. Dentre as quais destacam-se:

- O Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989, que aprova o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira, e dá outras providências. O referido levantamento se propôs a estabelecer o limite exterior da Plataforma Continental no enfoque jurídico, delimitando a área marítima além das 200 milhas náuticas, ratificada pela Comissão de Limites da Plataforma Continental;

- O Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990, que promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) e detalha os seus limites, estabelecendo as diretrizes jurídicas para a navegação, uso do mar, exploração dentre outras;

- A Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, que dispõe sobre o Mar Territorial, a Zona Contígua, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental brasileira, e dá outras providências. O parágrafo único de seu artigo 11 define que o limite exterior da Plataforma continental será delimitado de acordo com o que preconiza o artigo 76 da CNUDM;

- O Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995, que declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982;

- O Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004, que dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências. O Comando da Marinha é órgão do governo federal responsável pela execução da Patrulha Naval, que será realizada com o emprego dos meios navais que compõem a Força Naval. Sua finalidade é implementar e fiscalizar o cumprimento das leis e regulamentos nas águas jurisdicionais do Estado brasileiro, assim como em sua Plataforma Continental e no alto-mar, sempre em conformidade com os tratados e convenções ratificados pelo Brasil (BRASIL, 2004);

- O Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994, que aprova a Política Marítima Nacional, com a finalidade de desenvolver na sociedade brasileira uma mentalidade marítima, visando a execução de forma integrada e harmônica das atividades marítimas. Além disso, dentre seus objetivos, relevam-se mencionar o fomento da pesquisa, a exploração dos recursos vivos e não-vivos de forma racional, a busca pela independência tecnológica voltada para os assuntos marítimos, a produção de navios, embarcações e equipamentos destinados à defesa dos interesses das atividades marítimas, o aprimoramento da infraestrutura portuária e aquaviária, a proteção do meio ambiente no habitat marinho, a segurança das atividades marítimas e a salvaguarda dos interesses nacionais no mar, além da garantia de um Poder Naval forte, com capacidade de cumprir seu papel dissuasor (BRASIL, 1994);

- O Decreto nº 5.377, de 23 de fevereiro de 2005, que aprova a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM), com a finalidade de orientar o desenvolvimento das atividades voltadas para a exploração e aproveitamento dos recursos existentes no Mar Territorial, na Zona Econômica Exclusiva e na Plataforma continental, de acordo com os interesses do Estado brasileiro, de forma consciente e sustentável, tendo como consequência a geração de empregos e renda, contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico do país. Dentre seus princípios básicos, vale ressaltar a precaução na exploração e aproveitamento sustentável dos recursos do mar, a proteção da biodiversidade e do patrimônio genético existente nas áreas marinhas sob jurisdição nacional e zona costeira adjacente, além da observância dos compromissos internacionais assumidos pelo governo brasileiro (BRASIL, 2005);

- O Plano Estratégico da Marinha (PEM), um documento de alto nível, pelo qual a Marinha do Brasil consolida seu planejamento em uma janela temporal compreendida entre os anos de 2020 e 2040, com foco em uma gestão eficaz que possibilite identificar as oportunidades e ameaças, considerando os pontos fortes e fracos da organização como um todo. Em virtude da possibilidade de mudanças nas políticas nacionais e internacionais, o PEM se traduz em um documento dinâmico indicando os rumos a seguir. Em face dessa dinamicidade deve ser constantemente analisa-

do e atualizado com base na gestão estratégica, possibilitando ao decisor estratégico definir a prioridade das ações estratégicas, de acordo com as mudanças no cenário, os documentos condicionantes e os objetivos estratégicos estabelecidos (BRASIL, 2020b);

- As Normas sobre o Posicionamento da Marinha do Brasil nos principais assuntos de interesse naval (EMA-322), um documento que tem como propósito dar conhecimento ao público interno de como a Alta Administração Naval trata as questões mais relevantes de interesse da Força e orientar os titulares de Organizações Militares quanto ao posicionamento a ser adotado perante o público interno (BRASIL, 2017a);

- A Política Nacional de Defesa, um documento de mais alto nível do país que trata as questões de defesa, baseando-se nos princípios constitucionais e em consonância com as aspirações e os objetivos nacionais fundamentais, que consolidam o posicionamento do Estado brasileiro (BRASIL, 2020a); e

- E a Estratégia Nacional de Defesa, um documento que orienta os segmentos do Estado brasileiro quanto às ações e medidas a serem implementadas para alcançar os objetivos nacionais de defesa (BRASIL, 2020a).

Toda essa legislação e atos normativos são importantes para o Estado determinar suas necessidades, planejar corretamente as ações necessárias ao preparo dos meios que serão utilizados e também para promover a formação adequada dos homens e mulheres que comporão essa importante força de trabalho. Além disso, as autoridades governantes têm mecanismos que possam auxiliar na fiscalização e controle. No capítulo seguinte, faremos uma correlação entre a importância dessa economia azul para o crescimento do Brasil e o Poder Naval, que tem a missão de protegê-lo e preservá-lo, abrangendo a Política Nacional de Defesa e a Estratégia Nacional de Defesa, assim como os projetos de maior relevância para a proteção da Amazônia Azul.

4. O ATLÂNTICO SUL E A MARINHA DO BRASIL

Como relatado anteriormente nesse estudo, no decorrer dos anos, as autoridades governantes entenderam que é mais eficaz e proveitoso criar mecanismos de cooperação e paz do que uma aliança política e militar para prover segurança na região. Com essa intenção é que os países desse entorno criaram a Zona de Cooperação e Paz do Atlântico Sul, em 1986. Filho (2003, p. 2) propõe uma discussão sobre a perspectiva do Atlântico Sul na política externa e de segurança do Brasil, ampliando o debate sobre essa importante questão para todos os países da bacia Sul

Atlântica. Esse movimento das autoridades diplomáticas teve como objetivo legitimar o posicionando político dos países desse entorno, a fim de obter o consenso da comunidade internacional. Para Luís (2016, p. 83) esse movimento ganhou força após o conflito das Malvinas, entre Argentina e Inglaterra, deixando clara a necessidade de estabelecer uma concepção de estratégia marítima que atendesse aos interesses regionais, ficando a defesa da bacia Sul Atlântica sob a responsabilidade dos países da região. Antes, o Atlântico Sul era considerado pelas potências como uma zona secundária, sem muita importância. Entretanto, esta visão de região em segundo plano tem sido deixada para trás de forma gradativa, devido ao aumento do fluxo comercial pelas vias marítimas e às relevantes descobertas na Plataforma Continental como fontes de produção energética (gás e petróleo), além de jazidas minerais e uma incalculável riqueza no campo na biodiversidade. Como consequência, a região tem atraído o interesse das economias mais fortes do planeta.

Se por um lado esse interesse é vantajoso devido as inúmeras oportunidades de comércio nas relações internacionais, possibilitando o crescimento econômico desses Estados sul-americanos banhados pelo Atlântico Sul, por um outro prisma, existe a preocupação em defender os seus interesses, coibir as explorações não autorizadas e as ações de cunho criminoso dentro dos seus limites estabelecidos pela CNUDM.

Em seu trabalho, Machado (2021, p. 16) cita que ao analisar os estudos brasileiros no campo da geopolítica, conclui-se que o crescimento da economia brasileira está relacionado com a exploração de recursos existentes na Plataforma Continental, tendo em vista que essa enorme área marítima possui um potencial de riquezas incalculável, corroborando a necessidade da presença do Estado brasileiro, a fim de garantir tanto essa exploração, como também, proteger e preservar esse imenso patrimônio da sociedade brasileira. Essa vocação marítima sempre esteve presente desde a colonização do Brasil, marcada com a chegada de Pedro Álvares Cabral na Bahia e posteriormente pela vinda da Família Real Portuguesa. Ainda durante o período imperial, outro fato histórico de grande relevância foi o papel imprescindível que a Marinha Brasileira exerceu na consolidação do Estado, garantindo a integridade territorial. Para ratificar essa relação intrínseca da nação brasileira com o mar, o Ex-Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira disse que “O Brasil nasceu do mar! E o mar sempre esteve presente em nossa história: expôs o País ao mundo, trouxe-lhe progresso e também as ameaças.” (FERREIRA, 2018, p.11).

Nesse momento, é preciso refletir sobre as ações tomadas pelo Estado Brasileiro para assumir esse papel de líder regional. O Brasil está pronto para exercer essa liderança? Quais as políticas do Brasil para garantir seus interesses no Atlântico Sul? Quais as responsabilidades da Marinha do Brasil na vigilância de suas águas jurisdicionais? Quais as demandas necessárias para manter uma Marinha pronta para exercer seu papel dissuasor?

A Política Nacional de Defesa (PND), como documento de mais alto nível nas questões de defesa, pauta-se nos princípios constitucionais, tendo como objetivo garantir as aspirações e os interesses nacionais que são essenciais para o crescimento do país, fortalecendo o posicionamento do Estado em diversos temas correlatos. Os princípios que norteiam a PND basicamente se definem em solucionar pacificamente as contendas; promover a paz e a segurança no âmbito internacional; buscar o multilateralismo e a integração sul-americana e projetar o país no cenário mundial, ampliando sua inserção nos processos decisórios internacionais e requerendo incessante esforço de articulação diplomático-militar.

Essa importante ferramenta política é conduzida e coordenada pelo Ministério da Defesa, que promove a interação com os demais ministérios e órgãos do poder público, visando harmonizar os processos que envolvem todas as expressões do Poder Nacional⁶ no que se refere à defesa da pátria, e por conseguinte, melhorar o aproveitamento do potencial e capacidade dos setores envolvidos. Vale ressaltar que a PND, ainda que em segundo plano, preocupa-se com a interação e cooperação com os outros assuntos que não estão diretamente ligados à Defesa, porém, estão relacionados com o bem-estar e segurança da sociedade em seu espectro mais amplo. Por essa razão, esse ato normativo está em constante análise e aperfeiçoamento, definindo melhor a concepção desse complexo processo que é a estrutura de defesa, nas mais variadas áreas de atuação como: o desenvolvimento das potencialidades do Estado; a modernização das Forças Armadas e a qualificação de seu pessoal em alto nível técnico-profissional; e o debate conjunto sobre os conceitos, doutrinas, diretrizes e procedimentos para o preparo e emprego da expressão militar do Poder Nacional (BRASIL, 2020a).

A Política Nacional de Defesa também ressalta que embora o Estado Brasileiro prime pela paz e defesa do diálogo, sempre buscando a negociação para solucionar as divergências entre os Estados, é fundamental que a nação mantenha um acompanhamento diuturno nos assuntos que afetam a defesa da pátria, tendo em vista a condição sistemática de instabilidade na relação

⁶ De acordo com a Política Nacional de Defesa consiste na conjugação interdependente de vontades e meios, voltada para o alcance de uma determinada finalidade (BRASIL, 2020a).

entre os países e o surgimento de novas ameaças no cenário internacional, manifestando-se nas expressões política, econômica, psicossocial, militar e científico-tecnológica (BRASIL, 2020a).

A Estratégia Nacional de Defesa (END), aliada à PND, é outro importante documento para a manutenção da defesa da pátria. É fundamental para o Estado possuir uma defesa nacional que ofereça um nível de segurança compatível com seu território e entorno estratégico. Para isso, no âmbito da defesa se faz necessária uma série de ações e medidas por parte do Estado, com atenção especial ao setor militar, a fim de garantir sua soberania em todo seu território e águas jurisdicionais, afastando qualquer tipo de ameaça, principalmente as externas (BRASIL, 2020a).

Segundo a ótica de Machado (2021, p. 34), a PND e a END preconizam que o Estado brasileiro, por intermédio de seus governantes, tem o dever de envidar esforços para aumentar a segurança do país, seja pelas vias diplomáticas, seja pelo poder de dissuasão de sua capacidade militar. Assim, a Defesa Nacional deve buscar o desenvolvimento de medidas e ações preventivas, com forças armadas fortes e modernas, limites de suas fronteiras bem definidas e reconhecidas pela comunidade internacional, e capacidade de mobilidade a nível nacional rápida e eficiente (MACHADO, 2021). Nesse contexto, a END entende que a capacidade de proteção geográfica do país e de seus cidadãos constitui o objetivo nacional de maior relevância, garantindo a sua soberania, o seu patrimônio e sua integridade territorial (BRASIL, 2020a).

A forma dinâmica como as relações internacionais e a conjuntura oceanopolítica se manifestam, exige um aprimoramento constante das capacidades do Estado para enfrentar os complexos desafios que se apresentam em função das novas e antigas formas de combate e ameaças. Além da garantia da soberania e do patrimônio, o PEM define algumas ameaças que requerem atenção especial dos governantes, das quais se sobressaem:

- A Pirataria, que é um crime antigo e tem trazido enormes preocupações para a navegação e o comércio internacional. Na bacia Sul Atlântica, os ataques desses “piratas”, vem ocorrendo com maior frequência no Golfo da Guiné, região que a PND define como entorno estratégico para o Brasil. Em consequência, essas ações ilícitas demandam do governo brasileiro uma política externa mais participativa e cooperativa na região (BRASIL, 2020b);

- A pesca ilegal, não declarada e/ou não regulamentada é outro ilícito preocupante para as autoridades governantes. O PEM revela que a pesca predatória causa um prejuízo mundial na ordem de 23 bilhões de dólares. Países da América Latina e Caribe, que fazem parte do entorno estratégico brasileiro, sofrem com essa prática ilegal, prejudicando cerca de 2,4 milhões de pessoas

que sobrevivem da pesca e da aquicultura, além de prejudicar a economia dos países costeiros e degradar o meio ambiente e a biodiversidade marinha (BRASIL, 2020b); e

- Os interesses e/ou disputa por recursos naturais, haja vista que a bacia Sul Atlântica detêm significativas reservas de recursos naturais, vivos e não-vivos, como já mencionados anteriormente, com ênfase para aqueles voltados para a produção de energia, a exploração de minerais raros e pesquisas no campo da biodiversidade (BRASIL, 2020b).

Por essa razão, é indispensável criar e/ou manter mecanismos que consolidem a paz e a segurança no entorno estratégico, como a ZOPACAS e o IBAS.

Nesse contexto, a fim de cumprir sua missão constitucional, contribuindo com a defesa da pátria e para o apoio à política externa, a Marinha do Brasil elaborou o seu Plano Estratégico até o ano de 2040. No PEM estão contidos importantes programas que subsidiarão o aprestamento da Força Naval, dentre os quais, releva-se destacar:

- O Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), que é um programa que visa aumentar a integração do monitoramento e controle nas áreas marítimas de jurisdição brasileira, assim como nas áreas internacionais de responsabilidade para operações de Socorro e Salvamento (SAR – *Search and Rescue*), contribuindo para uma tomada de decisão rápida e segura. Isso aumenta a capacidade de responder prontamente a qualquer ameaça, emergência, agressão ou ilegalidade (BRASIL, 2020b). Segundo Machado, (2021, p. 37) esse programa estratégico que foi projetado para ser o sistema principal de comando e controle da Marinha do Brasil é fundamental para a vigilância da Amazônia Azul, pois, além de garantir a soberania, aumentando a diversificação da capacidade de patrulhamento e dissuasão da Marinha brasileira, também visa impedir, por meio de constante vigilância, a prática de atos ilegais nas áreas de jurisdição do Brasil;

- A Construção do Núcleo do Poder Naval (CNPN), outro importante Programa Estratégico da Marinha, que compõe projetos e subprojetos para a obtenção de novos meios. Entretanto, serão abordados os projetos mais correlacionados com a segurança no Atlântico Sul e o papel dissuasório da Força Naval. Pela ótica da economia, vale ressaltar que a potencialidade desse Programa alavanca o desenvolvimento da indústria nacional e seguimentos afins, contribuindo para a geração de empregos qualificados, diretos ou indiretos (BRASIL, 2020b).

O Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) está incutido na Construção do Núcleo do Poder Naval. Em 2008, a parceria estratégica entre o Brasil e a França, viabilizou o acordo a nível político e técnico-comercial para a construção de quatro submarinos convencionais (S-BR) e o

desenvolvimento conjunto de um submarino de propulsão nuclear (SN-BR), com transferência de tecnologia (NASSER; MORAES, 2014).

Para a consecução do programa, foi criada em 2013 a Amazônia Azul Tecnologias de Defesa S.A. (Amazul), com a finalidade de absorver, promover, desenvolver, transferir e manter atividades sensíveis às atividades do PROSUB, além dos Programa Nuclear da Marinha (PNM) e do Programa Nuclear Brasileiro (PNB) (BRASIL, 2002b). Em consequência, foram construídas, no município de Itaguaí-RJ, uma Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM), e o Complexo Naval de Itaguaí (CNI), que abrange um complexo de Estaleiro e Base Naval (EBN) com recursos técnicos e industriais que possibilitam a fabricação de até dois submarinos simultaneamente (BRASIL, 2017a). Recentemente, em 1º de setembro de 2022, ocorreu a Mostra de Armamento do primeiro submarino do PROSUB, o Submarino “Riachuelo” (S-40), que deu nome a classe e passou a compor a frota da Força de Submarinos, aumentando a capacidade de dissuasão da Esquadra brasileira. O S-40 é o primeiro dos quatro submarinos convencionais com propulsão diesel-elétrica que serão construídos no Complexo Naval de Itaguaí. De acordo com a pesquisa de Machado (2021, p. 36), o segundo submarino da classe Riachuelo, o Humaitá (S-41), já foi batizado e lançado ao mar, além de estar em andamento a união das seções do Submarino Tonelero (S-42), que será o terceiro da classe.

Segundo o Contra-Almirante Antonio Ruy de Almeida Silva, o Ministério da Defesa enfatiza as vantagens do submarino nuclear na missão de patrulha e capacidade de dissuasão no Atlântico Sul, em função de sua mobilidade, velocidade e autonomia, além do que essa arma de guerra tem a possibilidade de ficar submerso por meses e seu combustível ser de longa duração (NASSER; MORAES, 2014).

O Programa Fragatas “Classe Tamandaré” (PFCT) é outro marco importante nos avanços de defesa. Desde 2017 a Marinha do Brasil vem conduzindo esse importante subprograma do CNPN, com o objetivo de renovar a Esquadra brasileira com quatro navios modernos, possuidores de alta complexidade tecnológica (BRASIL, 2022c).

Os novos meios da Armada Brasileira, a princípio, serão empregados como navios escoltas dotados de versatilidade e significativo poder de combate capaz de se contrapor às múltiplas ameaças e destinados à proteção do tráfego marítimo e de nossa Amazônia Azul (BRASIL, 2017a). Vale ressaltar que as novas Fragatas terão autonomia para realizar missões de defesa ao longo de todo o litoral brasileiro, sendo empregadas na patrulha das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), com ênfase na fiscalização e proteção das atividades econômicas, principalmente

a petrolífera e a pesqueira (BRASIL, 2022c). O Programa é um elemento imprescindível para que o Brasil se faça presente nas relações internacionais em apoio a política externa do país, assim como para o controle das áreas marítimas de interesse, negando o uso do mar a meios indesejáveis (MACHADO, 2021).

O Programa de Obtenção de Navios-Patrolha (NPa) também é outro relevante subprograma da CNPN. Esse programa visa obter meios com capacidade de amplo emprego em missões de Patrulha Naval nas águas jurisdicionais, Busca e Salvamento (SAR) na área de responsabilidade do Brasil, atividades de Inspeção Naval e operações que tem como objetivo defender as plataformas de exploração e exploração de petróleo no mar, abrangendo a região do pré-sal. (BRASIL, 2017a).

Vale mencionar que em 2012 e 2013 o governo brasileiro adquiriu três Navios-Patrolha Oceânicos (NPaOc). O NPaOc “Amazonas” e o NPaOc “Apa”, ambos sediados na jurisdição do Comando do 1º Distrito Naval e o NPaOc “Araguari”, sediado no Comando do 3º Distrito Naval. Ressalta-se que a incorporação desses navios agrega inestimável valor para que a Força Naval possa atuar de forma intensa nas missões de Patrulha e Inspeção Naval, voltadas para o segurança do tráfego aquaviário, prevenção da poluição ambiental no mar, aumento da capacidade de busca e salvamento (BRASIL, 2012).

5. CONCLUSÃO

As comunidades de segurança podem ser definidas como a criação de relações de confiança entre os países localizados numa região específica, integrando-os de tal forma a não se considerar a possibilidade de algum destes países recorrer à força militar para resolver seus conflitos. Essas comunidades de segurança procuram convergir para uma integração econômica, que caminha também para uma integração política. A ZOPACAS, que congrega 24 países, é difícil imaginar que todos esses países terão problemas semelhantes, o que pode vir a ser um fator limitante para o sucesso de criação de um complexo regional de segurança no Atlântico Sul. Entretanto, tem-se percebido uma mudança no pensamento estratégico brasileiro, que tem procurado relacionar sua política de defesa e segurança com sua política externa. Nesse sentido, a ZOPACAS tem sido encarada como um canal de fortalecimento dessas políticas, sendo para isso necessária a promoção de acordos bilaterais, aumentando o saldo de intercâmbio comercial entre o Brasil e os demais países da ZOPACAS, principalmente aqueles países de língua portuguesa.

Analisando a geopolítica do Atlântico sul, verifica-se a presença de países como França, Inglaterra, EUA e China nesta região. A França através da Guiana Francesa, performando uma fronteira de 1600 km com o Brasil. A Inglaterra já ocupa diversas ilhas do Atlântico Sul e nas Malvinas, começou em 2010 a exploração de petróleo, não obstante a declarada insatisfação da Argentina. Os EUA se fazem presentes, tanto na Colômbia, quanto na Ilha da Ascensão, reativando desde 2008 sua Quarta Frota para patrulhar os mares da América Latina. Finalmente a China que se faz presente na costa africana com atividades de exploração de petróleo.

Ademais, o Atlântico Sul tem despertado o interesse de potências internacionais ávidas por fontes de energia e isso, sem dúvida, traz certa vulnerabilidade estratégica para o Brasil. A potencialidade de recursos na Amazônia Azul ainda é incalculável. O Produto Interno Bruto (PIB) gerado por essa economia azul é maior que os PIB de muitos países. Como se sabe, nossa área marítima equivale a mais da metade de nosso território terrestre.

O Brasil pode e deve desempenhar o protagonismo no Atlântico Sul. Para isso, precisamos assumir um papel de potência média no cenário internacional e entendermos que a presença militar não representa o fracasso da diplomacia de um país. Temos a necessidade urgente de aperfeiçoar nosso poder naval e estamos envidando esforços para tal. O Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB), o Programa Fragatas “Classe Tamandaré” (PFCT) e o Programa de Obtenção de Navios-Patrulha (NPa) demonstram que a Construção do Núcleo do Poder Naval (CNPV) está em andamento.

Convém mencionar que os limites das águas jurisdicionais do Brasil, não existem fisicamente, são linhas fictícias sobre o mar, cabendo à Marinha do Brasil a responsabilidade pela sua proteção. A própria PND, em sua concepção política de defesa, cita a importância de o Estado brasileiro manter suas Forças Armadas preparadas e equipadas, a fim de prover a adequada capacidade de dissuasão.

A Amazônia Azul abrange uma faixa litorânea brasileira que banha 17 estados e 13 capitais, percorrendo cerca de 8.000 km onde habita 80% da população brasileira. São recursos ambientais, econômicos e científicos que atraem diversas ameaças como pirataria, poluição, pesca ilegal, entrada de armas, entre outras.

O SisGAAz é um movimento estratégico e operacional que compreende uma rede tecnológica capaz de fornecer em tempo real, informações que auxiliem na tomada de decisões.

Em tempos de globalização, torna-se imperativo que possamos cuidar de nossas vias de comunicação marítima e tenhamos capacidade de operar de forma eficiente no mar, controlar

nossos recursos marinhos e por último, possuir um poder dissuasório que seja compatível com os interesses do nosso país.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. promulgada em 5 de outubro de 1988. Brasília, DF: Presidência da república, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 07 set. 2022.

BRASIL, Marinha do Brasil. **Amazônia Azul**. Brasília, 2022a. Disponível em: https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/. Acesso em: 11 jul. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Amazul**. Brasília, 2022b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/prosub/amazul-pr>. Acesso em: 07 set. 2022.

BRASIL, Marinha do Brasil. **Economia Azul, o desenvolvimento que vem do mar**: IPEA. Brasília, 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/economia-azul-o-desenvolvimento-que-vem-do-mar>. Acesso em: 18 jul. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Programa Fragatas “Classe Tamandaré”**. Brasília, 2022c. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programa-classe-tamandare>. Acesso em: 07 set. 2022.

BRASIL, Marinha do Brasil. **Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC)**. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/pt-br/leplac>. Acesso em: 17 jul. 2022.

BRASIL, Ministério da Defesa. **IBAS: Índia, Brasil e África do Sul**. gov.br. Brasília, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/relacoes-internacionais/foruns-internacionais-1/ibas-india-brasil-e-africa-do-sul>. Acesso em: 17 jul. 2022.

BRASIL, Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa (PND) e Estratégia Nacional de Defesa (END)**. Brasília, 2020a. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/copy_of_pnd_e_end_2016.pdf. Acesso em: 17 jul. 2022.

BRASIL. **Decreto n. 1.265 de 11 de outubro de 1994. Aprova a Política Marítima Nacional**. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 13 out. 1994. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto/1990-1994/D1265.htm. Acesso em: 19 jul. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995: Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Planalto.gov. Brasília, 1995. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 15 jul. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004, que Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências**. Brasília, 2004. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/decreto/d5129.htm. Acesso em: 15 jul. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 5.377, de 23 de fevereiro de 2005**: Aprova a Política Nacional para os Recursos do Mar – PNRM. Planalto.gov. Brasília, 2005. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/decreto/d5377.htm. Acesso em: 15 jul. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989**: Aprova o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira, e dá outras providências. Planalto.gov. Brasília, 1989. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/d98145.htm. Acesso em: 15 jul. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990**: Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Planalto.gov. Brasília, 1990. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 15 jul. 2022.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **Manual de Direito Internacional aplicado às Operações Navais – EMA-135**. Brasília, ano 2017b.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **O posicionamento da Marinha do Brasil nos principais assuntos de interesse naval – EMA-322**. Brasília, ano 2017a.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **Plano Estratégico da Marinha (PEM-2040) - EMA-300**. Brasília, 2020b.

BRASIL. **Poder Naval**. Brasília, 2012. Disponível em: <https://portalnaval.com.br/noticia/navio-patrolha-oceanico-amazonas-e-transferido-para-o-setor-operativo-da-marinha/>. Acesso em: 06 set. 2022.

BRASIL. **Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993**: Dispõe sobre o Mar Territorial, a Zona Contígua, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental brasileiros, e dá outras providências. Planalto.gov. Brasília, 1993. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8617.htm. Acesso em: 14 jul. 2022.

CASTRO, B. M. *et al.* **A Amazônia Azul: recursos e preservação**: Revista USP. São Paulo. Nº 113, 2017, p. 7-26, abril/maio/junho. 2017. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/139265>. Acesso em: 18 jul. 2022.

CAVALCANTI, Vanessa Maria Mamede. **Plataforma Continental, a última fronteira da mineração brasileira**: Brasil. Ministério das Minas e Energias. www.gov.br. Brasília, 2011. Disponível em: <https://www.gov.br/anm/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/serie-sustentabilidade/plataforma-continental-conteudo>. Acesso em: 15 jul. 2022.

FERREIRA, Eduardo Bacellar Leal. Apresentação. In: ABREU, Guilherme Mattos (org). **Marinha do Brasil: uma síntese histórica**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018. p. 11.

FILHO, Pio Penna. **Regionalismo, Segurança e Cooperação: O Atlântico Sul como espaço de possibilidades entre o Cone Sul e África Austral**. Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), 2003.

Disponível em: <http://anpocs.org/index.php/papers-27-encontro-2/gt-24/gt21-18/4291-ppennafilho-regionalismo/file>. Acesso em: 17 jul. 2022.

LUÍS, Camila Cristina. **Atlântico Sul: perspectiva global e a busca pela autonomia regional**. Revista Tensões Mundiais, Fortaleza, v. 12, n. 22, p. 79-112, 2016.

MACHADO, Rogerio Antunes. **A Amazônia Azul e o Pré-sal: Novas perspectivas para o Brasil no cenário geopolítico internacional**. Trabalho de Conclusão de Curso da Escola Superior de Guerra ESG). Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <https://repositorio.esg.br/bitstream/123456789/1479/1/CAEPE.81%20RogerioMachado.pdf>. Acesso em: 03 set. 2022.

MESQUITA, João Lara. **Elevação do Rio Grande, e perigos da exploração mineral**. Site Mar Sem Fim. 2019. Disponível em: <https://marsemfim.com.br/elevacao-do-rio-grande-e-perigos-da-exploracao-mineral/#>. Acesso em: 17 jul. 2022.

NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de. **O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul**. IPEA. 2014. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/335025703_O_Brasil_e_a_Seguranca_no_seu_Entorno_Estrategico_America_do_Sul_e_Atlantico_Sul/link/5d4b2b8a299bf1995b6ad8df/download. Acesso em: 4 abr. 2022.

NITAHARA, Akemi. **Pré-sal produzirá 8,2 bilhões de barris de petróleo na próxima década**: 4º Fórum Técnico Pré-sal Petróleo. Agência Brasil. 2021. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2021-11/pre-sal-produzira-82-bilhoes-de-barris-de-petroleo-na-proxima-decada>. Acesso em: 17 jul. 2022.

RESENDE, Erica Simone Almeida; CARDOSO, Nayara Tavares. **Amazônia Azul do Brasil: Extensão da Soberania, Defesa e Segurança no Atlântico Sul**. Revista da Escola Superior de Guerra, Nº 74, v. 35, p. 138-162, maio/set. 2020.

SILVA, Alexandre Pereira da. **A comissão de limites da plataforma continental (CLPC) e os desafios na delimitação das plataformas continentais estendidas**. Revista de Direito Internacional. Centro Universitário de Brasília (Uniceub). Brasília, 2015. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/download/3331/pdf>. Acesso em: 17 jul. 2022.

VIDIGAL, Armando Antonio Ferreira Vidigal [et al]. **Amazônia Azul: O Mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: RECORD, 2006.

VIVERO, Juan Luis Suárez de; MARRONI, Etienne Villela; MATEOS, Juan Carlos Rodríguez; FIGUEIREDO, Eurico de Lima; VIOLAN, Alexandre Rocha. **Atlantismo no Atlântico Sul: Comunidade de Interesses e Governança Oceânica**. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, Nº 1, v. 26, p. 143-197, janeiro/abril. 2020.