

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (EUA) JACOB ROBERT GUTIERREZ

COOPERAÇÃO NA SEGURANÇA MARÍTIMA DA AMÉRICA DO SUL PELOS
ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA – UMA VISÃO

Rio de Janeiro

2009

CC (EUA) JACOB ROBERT GUTIERREZ

COOPERAÇÃO NA SEGURANÇA MARÍTIMA DA AMÉRICA DO SUL PELOS
ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA – UMA VISÃO

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

Orientador: CMG (FN-RM1) KILIAN

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2009

RESUMO

O presente trabalho expressa um ponto de vista muito claro, o qual pode ser resumido na seguinte idéia-força: sem cooperação, não há segurança e, portanto, não há desenvolvimento e paz. Com este direcionamento, propõe-se a criação de uma parceria marítima para superar as dificuldades e desafios organizacionais que se contraponham as ameaças existentes no domínio marítimo. Embora os interesses e as prioridades dos países possam variar, a busca comum da estabilidade e da segurança nas Américas é o objetivo. Para alcançar este objetivo é necessária a criação de confiança mútua, a percepção de ganhos por todos os atores envolvidos e, no âmbito operativo, a existência de uma arquitetura de comando e controle que possa ser compartilhada e um grau mínimo de interoperabilidade entre as Marinhas.

Palavras-Chave: Marinha dos 1.000 navios. Parceria Marítima Global (GMP). Estação Global da Frota (GFS). Comando Combatente Unificado (UCC). Área de Responsabilidade (AOR).

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	4
2	AS COMPLEXIDADES DA SEGURANÇA MARÍTIMA.....	6
2.1	Criação de uma parceria marítima global.....	6
2.2	Desafios organizacionais.....	7
2.3	Comércio.....	12
3	NÍVEL DE COOPERAÇÃO NECESSÁRIO.....	14
3.1	Tecnologia.....	14
3.2	Estação global da frota.....	17
4	CONCLUSÃO.....	20
	REFERÊNCIAS.....	22

1 INTRODUÇÃO

No ambiente global complexo de hoje, a incerteza é o termo que melhor de forma descreve o mundo em que vivemos.

“We must balance strategic risk across our responses, making the best use of the tools at hand within the U.S. Government and among our international partners. To succeed, we must harness and integrate all aspects of national power and work closely with a wide range of allies, friends and partners. We cannot prevail if we act alone.”¹ (GATES, 2008, p. 1).

A América do Sul e os Estados Unidos estão intrinsecamente ligados e enfrentam desafios semelhantes que ameaçam a segurança e a estabilidade: pobreza e desigualdade, corrupção, terrorismo, criminalidade, drogas ilícitas e desastres naturais (STAVRIDES, 2008, p. 4). Compreendendo tais forças e agentes, a Marinha dos Estados Unidos da América poderá contribuir de forma mais eficiente para atingir os objetivos comuns e construir uma parceria mais forte com a América do Sul.

Esta monografia tem o propósito de apresentar as tendências do cenário de segurança e estratégias potenciais que respondem às complexidades e à cooperação no que concerne aos Estados Unidos da América (EUA), às nações da América do Sul e ao domínio marítimo. Apesar da crença de que a complexidade da segurança marítima dificulta o trabalho combinado² e a elaboração de uma estratégia favorável, esta monografia explorará o nível de cooperação necessário para formular uma estratégia marítima efetiva para os EUA considerando-se a Área de Responsabilidade - *Area of Responsibility*³ (AOR) da América do Sul.

O objetivo do trabalho é mostrar que sem cooperação entre as nações no domínio marítimo não há segurança e, portanto, o desenvolvimento e a paz ficam ameaçados.

No capítulo 2 buscou-se enumerar as dificuldades de uma maior cooperação. A efetividade da estratégia da Marinha dos 1000 navios e as possibilidades para sua adoção, as quais passam pela avaliação e reconhecimento de possibilidades distintas entre as partes envolvidas na segurança marítima. Para tanto há a necessidade de incremento de cooperação para o estabelecimento de uma agenda comum. A cooperação e o estabelecimento de

¹ “Devemos equilibrar o risco estratégico em nossas reações, usando da melhor forma as ferramentas disponíveis pelo governo norte-americano e entre nossos parceiros internacionais. Para sermos bem-sucedido, devemos aproveitar e integrar todos os aspectos do poderio nacional e trabalhar com uma ampla gama de aliados, amigos e parceiros. Não conseguiremos prevalecer se agirmos sozinhos.” (Tradução nossa).

² O termo “combinado” diz respeito a operação entre forças de distintos países.

³ O termo *Area of Responsibility* (AOR) - Área de Responsabilidade - é empregado pelos militares estadunidenses para definir limites específicos pelos quais as organizações militares são responsáveis.

parcerias no tocante à segurança marítima contribui decisivamente para o desenvolvimento, ao permitir um fluxo ininterrupto de comércio exterior e de desenvolvimento.

O capítulo 3 analisará os impactos da tecnologia disponível na Marinha dos Estados Unidos da América para o intercâmbio de informações e a concepção de *Global Fleet Station* (GFS), evidenciando as possibilidades de cooperação potencializadas.

Finalmente a conclusão apresentará os benefícios da cooperação entre os EUA e as Nações soberanas da América do Sul em proveito da segurança marítima global.

2 AS COMPLEXIDADES DA SEGURANÇA MARÍTIMA

2.1 Criação de uma parceria marítima global

As complexidades envolvidas na segurança marítima dificultam a criação de uma condição favorável que atenda a todos. O conceito de uma “Marinha dos 1.000 navios” tem desafiado nossas forças marítimas e as marinhas, guardas costeiras e a indústria marítima de todo o mundo a formular uma colaboração que favoreça a todos (MCGRATH, 2007, p. 30). Os EUA estão tomando a iniciativa de unir esforços em escala internacional para enfrentar ameaças comuns no domínio marítimo, tendo este conceito em primeiro plano. É importante ressaltar que uma Marinha dos 1.000 navios não é uma estratégia, mas um conceito com uma relação simbiótica:

“[...] maritime strategy will likely serve to increase the benefits of the 1,000-Ship Navy to a strategic imperative, and the 1,000-Ship Navy will serve the new maritime strategy as a tangible illustration of how critical it is to establish international relationships. While related, the strategy and the 1,000-Ship Navy are not the same.”⁴ (MCGRATH, 2007, p. 30).

A Marinha dos 1.000 navios é um conceito organizacional, antes conhecido como “Parceria Marítima Global” (*Global Maritime Partnership - GMP*). O termo GMP é usado para ressaltar que nem todas as nações participantes têm uma marinha estabelecida. A GMP é uma iniciativa (ALLEN; et al, 2007). É uma idéia que apresenta opiniões variadas.

O Almirante Jorge Ampuero Trabucco, da Armada Peruana, aponta que, sem dúvida, o conceito da Marinha dos 1.000 navios representará um desafio para os estados com economias em desenvolvimento, devido aos custos do aparelhamento comum (TRABUCCO, 2006, p. 46). De fato, essa é uma questão que exigirá soluções cooperativas na forma de ajuda financeira ou de equipamentos básicos por parte dos EUA e dos estados que tenham condições de fazê-lo.

Outra opinião, do Almirante Rodolfo Codina Diaz, da Armada Chilena, indica que deveríamos começar avaliando aqueles recursos que garantiriam as operações efetivas de forças mistas (DIAZ, 2006, p. 36). Os EUA devem fazer um esforço concentrado em prol de uma avaliação colaborativa, a fim de ter uma estimativa dos recursos e das limitações das marinhas sul-americanas. Esse é o único caminho real a seguir para a construção de uma força

⁴ “[...] a estratégia marítima provavelmente servirá para elevar os benefícios da Marinha dos 1.000 navios a um imperativo estratégico, e a Marinha dos 1.000 navios servirá à nova estratégia marítima como um exemplo tangível de quão crítico é estabelecer relações internacionais. Apesar de estarem relacionadas, a estratégia e a Marinha dos 1.000 navios não são os mesmos.” (Tradução nossa).

efetiva em escala global. O foco não deve considerar somente os estados mais preparados para compor uma força, marginalizando a capacidade dos outros. O conceito da Marinha dos 1.000 navios oferece às nações marítimas a oportunidade de beneficiar-se da globalização. No sentido, que esta última requer que avancemos simultaneamente na avaliação do que os estados mais preparados oferecem e os menos estabelecidos precisam.

Não há como negar que existem desafios significativos a serem superados para a implementação da Marinha dos 1.000 navios. O mais notório é a percepção da agenda estadunidense em um futuro de “Pax Americana”⁵. Alguns vêem a iniciativa como um movimento dos EUA para atrelar as forças marítimas internacionais a sua agenda (SAUNDERS, 2006, p. 1). O fato é que as ameaças à estabilidade no “Mundo Livre” devem ser tratadas cooperativamente em uma perspectiva ampla e global. Para os EUA manterem sua presença no exterior exigiria a manutenção e a criação de novas alianças para reduzir a lacuna entre capacidade limitada e recursos mínimos. Mas, os EUA não conseguirão isso sozinho, como bem ressalta Kelso (1994): “[...] nossos amplos compromissos com a segurança e os interesses globais vitais não diminuirão no próximo século.”⁶. Diante das complexidades da segurança marítima, é necessário adotar a Marinha dos 1.000 navios. Esse conceito e sua necessidade são reforçados nas palavras do Almirante Mullen, Chefe do Estado-Maior da Marinha dos EUA, que declarou:

“Because today’s challenges are global in nature, we must be collective in our response. We are bound together in our dependence on the seas and in our need for security of the vast commons. This is a requisite for national security, global stability, and economic prosperity.”⁷(MULLEN, 2005, p. 5).

2.2 Desafios organizacionais

Além da Marinha dos 1.000 navios e das complexidades que este conceito apresenta, é necessário analisar outros desafios advindos de aspectos organizacionais da cooperação no domínio marítimo. Os padrões e eventos nesses setores podem ser descritos em várias dimensões, como, por exemplo, se as organizações são estáveis ou instáveis, concentradas ou dispersas, ou em termos da quantidade de recursos disponíveis para apoiar a

⁵ Pax Americana sugere uma predominância dos Estados Unidos que pode sobreviver às mudanças radicais do cenário político global e servir para determinar uma ordem global nova e inclusiva.

⁶ Texto original na língua inglesa: “[...] Our extensive security commitments and vital global interests will not diminish in the next century.” (KELSO, 1994, p. 59).

⁷ “Porque os desafios atuais são globais em sua natureza, devemos ser coletivos em nossa reação. Estamos unidos em nossa dependência dos mares e em nossa necessidade de garantir a segurança dos bens comuns. Essa é uma condição para a segurança nacional, a estabilidade global e a prosperidade econômica.” (Tradução nossa).

América no Sul contra uma ameaça, sem deixar de sustentar os interesses vitais dos EUA na região e de respeitar o estado de direito.

Demograficamente, a América do Sul tem uma população de mais de 345 milhões de pessoas. As estatísticas das Nações Unidas mostram que, em 2000, a América do Sul consistia em 5,6 % da população mundial. Esse percentual deve-se manter estático, mas o número de pessoas chegará a 484 milhões até 2030 (UNITED NATIONS, 2005, p. 33).

A América do Sul, em particular o Brasil, está se tornando uma liderança global em energia com suas reservas litorâneas de petróleo. Esse é um interesse que os EUA têm demonstrado não apenas com o restabelecimento da quarta frota, mas com sua presença avançada na AOR sul-americana. Essa opinião pode ser comprovada por um trecho da Estratégia de Segurança Nacional dos EUA:

“The Administration will work with resource-rich countries to increase their openness, transparency, and rule of law. This will promote effective democratic governance and attract the investment essential to developing their resources and expanding the range of energy suppliers.”⁸ (BUSH, 2006, p. 26).

Argentina, Brasil e Chile possuem forças navais capazes de atuar além de suas águas territoriais, ao passo que outras nações sul-americanas têm essa capacidade limitada (QUIRK, 2000, p.129). Juntas, as capacidades da Argentina, do Brasil e do Chile podem assegurar um ambiente mais estável e, potencialmente, o surgimento de um papel marítimo internacional.

Começando pela bacia do Pacífico, há uma ligação com as economias asiáticas emergentes que querem fazer negócios com países da América do Sul. Os interesses do Chile incluem o *Mar Presencial*, que vai significativamente além da Zona Econômica Exclusiva (ZEE). É no âmbito do estado de direito que o Chile ressalta as complexidades organizacionais envolvidas para garantir a segurança do domínio marítimo. O Contra-Almirante Federico Niemann, da Armada Chilena, afirma que o estado de direito deve respeitar a ordem jurídica internacional. “O Chile está envolvido e ligado à ordem mundial pela observância e o exercício do direito internacional e por sua participação ativa nas Nações Unidas e em outras organizações regionais”. (NIEMANN, 2008, p.42).

É com base na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) que o Chile destaca sua liberdade para governar áreas comuns em alto-mar. A professora

⁸ “A Administração atuará junto a estados ricos em recursos para aumentar sua abertura, transparência e o estado de direito. Isso promoverá um governo democrático efetivo e atrairá os investimentos essenciais para o desenvolvimento dos recursos e a expansão da gama de fornecedores de energia.” (Tradução nossa).

Francisca Möller Undurruga, da Escola de Guerra Naval do Chile, junto com seus colegas, também inicia sua avaliação da nova estratégia marítima estadunidense, examinando primeiro o direito internacional. Ela afirma que o Chile não pode deixar de contribuir para a estabilidade internacional devido a compromissos ligados ao direito internacional (UNDURRAGA et al; 2008, pp. 85-86).

As complexidades para os estados sul-americanos de gerenciarem a segurança marítima vão além do estado de direito e simplesmente de reconhecer que o terrorismo existe. O ponto de vista chileno apresentado anteriormente demonstra que as prioridades de cada estado variam, com preocupações semelhantes assumindo níveis de importância diferentes entre os mesmos. Para os EUA, a prioridade é combater o terrorismo e o extremismo que sustentam o terror e expandir a paz e a prosperidade (BUSH, 2006, p. 3, tradução nossa).

As tendências do terrorismo internacional afetarão as preocupações atuais dos Estados Unidos em relação à segurança, como expressou o Secretário de Defesa dos EUA: “Conflitos locais e regionais em particular continuam sendo um problema sério e imediato. Eles frequentemente disseminam e exacerbam problemas transnacionais como tráfico humano, tráfico de drogas, terrorismo e comércio ilegal de armas.”⁹ (GATES, 2008, p. 9).

Portanto, os desafios organizacionais exigem que todos os estados pacíficos trabalhem coletivamente e além de suas fronteiras a fim de não comprometer a segurança marítima. Uma visão contrastante é a expressada pelo Contra-Almirante da reserva, Jorge Balaresque, da Armada Chilena:

“Important changes in the international environment, especially if nobody knows for certain who will be the probable enemy, [...] State terrorism is not considered a real menace by many Latin American countries, and their means to neutralize it, according to their particular legal standards, are diverse. The majority consider it an internal problem against which only the state security organisms must act, expressly forbidding the employment, or even the cooperation, of the armed forces.”¹⁰ (BALAREQUE; et al, 2008, pp. 64-67).

A afirmação acima é uma indicação de que as nações sul-americanas podem considerar intrusivo o restabelecimento da quarta frota e sua presença na AOR da América do Sul. “[...] nos (EUA) temos um compromisso comum com a democracia, a liberdade, a justiça

⁹ Texto original na língua inglesa: “Local and regional conflicts in particular remain a serious and immediate problem. They often spread and may exacerbate transnational problems such as trafficking in persons, drug-running, terrorism, and the illicit arms trade.”

¹⁰ “Mudanças importantes no cenário internacional, especialmente se ninguém sabe ao certo quem será o provável inimigo, [...] O terrorismo estatal não é considerado uma ameaça real por muitos países latino-americanos, e seus meios para neutralizá-lo, segundo seus próprios padrões legais, são distintos. A maioria considera este um problema interno contra o qual somente os órgãos de segurança estatais devem agir, proibindo expressamente o emprego, ou mesmo a cooperação, das forças armadas.” (Tradução nossa).

e o respeito à dignidade humana, aos direitos humanos e aos valores humanos”¹¹ (STAVRIDIS, 2008, p. 7).

De qualquer forma, uma avaliação dos desafios organizacionais entre as agências dos EUA é de responsabilidade do Plano Operacional de Reação a Ameaças Marítimas - *Maritime Operational Threat Response Plan (MOTR)* - abaixo explicado. As forças marítimas estadunidenses impõem a legislação nacional e internacional nos mares através de protocolos estabelecidos, como o *MOTR*. Elas também se unem as marinhas e guardas costeiras de todo o mundo para zelar pelos bens globais e eliminar ameaças comuns (ALLEN; et al 2007, p. 14). A associação entre as leis do mar e nossos parceiros estrangeiros é citada apenas uma vez na estratégia marítima dos EUA quando se refere ao *MOTR*. As complexidades da segurança marítima, de um ponto de vista organizacional, podem ser realmente avaliadas examinando-se a origem do *MOTR*.

O *MOTR* é proveniente do documento de “Segurança Marítima”, denominado NSPD-41/HSPD-13, de dezembro de 2004, para orientar a coordenação dos programas e as iniciativas de segurança marítima do governo dos EUA, a fim de alcançar um esforço nacional coesivo envolvendo as entidades pertinentes do setor federal, estatal, local e privado (UNITED, 2004, p. 1). Devido à complexidade da nossa própria burocracia entre as agências, o NSPD-41/HSPD-13 também estabeleceu o Comitê de Coordenação de Política de Segurança Marítima (MSPCC - *Maritime Security Policy Coordinating Committee*) para “[...] coordenar os esforços da política de segurança marítima entre as agências.”¹² Esse documento também instrui o Departamento de Defesa e Segurança Nacional a elaborar uma estratégia de segurança marítima nacional que “[...] incorpore uma abordagem interdisciplinar global do domínio marítimo, centrada em uma estrutura de defesa profunda, em níveis, que possa ser ajustada às ameaças.”¹³ O MSPCC atendeu a esta orientação e desenvolveu a Estratégia Nacional para Segurança Marítima com seus oito Planos de Apoio, inclusive o Plano Nacional de Percepção do Domínio Marítimo - *National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness (MDA)* - e o Plano Operacional de Reação a Ameaças Marítimas - *Maritime Operational Threat Response Plan (USA, 2005, p. ii)*.

¹¹ Texto original na língua inglesa: “[...] we share social and political values rooted in a common commitment to democracy, freedom, justice and respect for human dignity, human rights, and human values.”

¹² Texto original na língua inglesa: “[...] coordinate inter-agency maritime security policy efforts.” (UNITED, 2004, p. 3).

¹³ Texto original na língua inglesa: “[...] incorporate a global cross-discipline approach to the Maritime Domain centered on layered, defense in depth framework that may be adjusted based on the threat level.” (UNITED, 2004, p. 5).

No Atlântico Sul, os desafios organizacionais estão em duas frentes importantes, que incluem não somente Argentina, Brasil e Uruguai, mas os vinte e um países africanos do outro lado do Atlântico. Essas frentes compreendem uma área geoestratégica entre a costa do nordeste brasileiro e a África Ocidental. Elas também abrangem o trecho sul que une o Atlântico e o Pacífico e serve de alternativa aos navios que não podem transitar pelo Canal do Panamá. O Contra-Almirante Alvaro J. Martinez, da Armada Argentina, ressalta a importância dos países africanos: “A importância do Atlântico Sul para os países costeiros, sobretudo os países africanos, não pode ser negligenciada. Basta dizer que os Estados Unidos compram 15 por cento do seu petróleo dos países da África Ocidental, e essas compras estão projetadas para crescer. [...]”¹⁴ (MARTINEZ, 2008, p. 3).

Também a Política de Defesa Nacional do Brasil prevê a expansão de seu horizonte estratégico para além do cenário regional, englobando o Atlântico Sul e os países da costa africana como sua “área primária”¹⁵.

Do ponto de vista da cooperação estadunidense, a África é especialmente interessante devido às responsabilidades do Comando Combatente Unificado (UCC - *Unified Combatant Commander*)¹⁶. O Comando Sul dos Estados Unidos (*USSOUTHCOM*) não se estende até a área de responsabilidade africana. Os países africanos banhados pelo Oceano Atlântico estão na área de responsabilidade e no domínio do recém-estabelecido Comando Africano dos Estados Unidos (*USAFRICOM*). Isso representa um desafio significativo para nossos comandos unificados, assumindo-se que a América do Sul seja uma preocupação exclusivamente do *USSOUTHCOM*. Está claro que uma parceria ou relação organizacional para as Américas teria que ser ampliada para incluir alguma forma de interdependência na organização militar dos EUA.

Em suma, as soluções para as complexidades decorrentes dos aspectos organizacionais da cooperação no domínio marítimo estão relacionadas à como os EUA conduzem os negócios dentro do Departamento de Defesa e atuam junto às organizações entre as agências e os “Parceiros das Américas”¹⁷. Além disso, uma nação só pode estar segura em

¹⁴ Texto original na língua inglesa: “The importance of the South Atlantic to coastal countries, mainly of African countries, cannot be overlooked. Suffice it to say the United States buys 15 percent of its fuel from Western African countries, and such purchases are projected to increase [...]”.

¹⁵ O conceito de área primária foi introduzido pelo Chefe do Estado-Maior (CEMA) da Marinha brasileira como a área do Atlântico Sul localizada entre o paralelo 16° N, a costa ocidental da África, a Antártica, a América do Sul ocidental e as Antilhas Menores ocidentais, exceto o Mar do Caribe. (ROTH, 2008, p.86)

¹⁶ O Comando Combatente Unificado é um comando militar conjunto organizado geográfica ou funcionalmente.

¹⁷ Parceria para as Américas é um lema do *USSOUTHCOM* que engloba sua estratégia, seus objetivos e seus temas gerais. (STAVRIDES, 2008, p. 10)

casa se desejar e for capaz de contribuir em parcerias e acordos de segurança efetivos no exterior. (CEBROWSKI, 2003, p. 6). Nações soberanas têm prioridades diferentes para tratar da segurança marítima, que devem ser avaliadas e reconhecidas. Essas complexidades exigirão um elevado nível de cooperação para que a segurança do domínio marítimo seja preservada. Isto implica em uma agenda comum nos assuntos marítimos e, por tanto, na segurança deste domínio pelos países envolvidos na parceria.

2.3 Comércio

A complexidade do cenário de segurança marítima atual obriga os EUA a prevenirem-se para não estarem suscetíveis a ataques. Os EUA e os países da América do Sul têm uma área de interesse comum em termos de comércio. A marinha mercante é, acima de tudo, um negócio internacional que não pode ser deixado desprotegido. Neste sentido, os EUA e seus parceiros estão vulneráveis a ataques que poderiam afetar negativamente a capacidade de atuar no domínio marítimo. Como a maior economia do mundo, altamente dependente do comércio global, os EUA podem sofrer perdas significativas no caso de um ataque terrorista pelo mar. Atualmente, 95% do comércio marítimo passa pelo sistema de portos do país (BUSH, 2002, p.1).

Os EUA terão mais presença no Oceano Pacífico, em conformidade com as mudanças globais no comércio e nos transportes. Da mesma forma, a Marinha estadunidense planeja ajustar as bases e a disposição de suas forças para fornecer pelo menos seis porta-aviões operacionalmente disponíveis e sustentáveis e 60% de seus submarinos no Pacífico para apoiar o combate, a presença e a dissuasão (RUMSFELD, 2006, p. 47). Isso é benéfico para os países sul-americanos no Pacífico para reagir a ameaças e proteger as linhas de comunicações marítimas vitais. O Capitão-de-Mar-e-Guerra Juan Carlos del Alamo e seus colegas da Força Aérea e Armada peruanas compartilham os mesmos interesses dos Estados Unidos em uma estratégia marítima proposta para o Peru:

“Peru, [...] will contribute to the security and freedom of maritime commerce, as an integral element of hemispheric security, by surveilling and controlling its jurisdictional waters, and protecting the freedom of international trade in the region and with the world, against asymmetric enemies that could affect the market economies.”¹⁸ (DEL ALAMO; et al, 2008, p. 16)

¹⁸ “O Peru [...] contribuirá para a segurança e a liberdade do comércio marítimo, como um elemento integral de segurança hemisférica, fiscalizando e controlando suas águas jurisdicionais e protegendo a liberdade de comércio internacional na região e com o mundo contra inimigos assimétricos que poderiam afetar as economias de mercado.” (Tradução nossa).

No Atlântico, o comércio também é uma área de interesse comum. A prosperidade global depende da livre circulação de idéias, mercadorias e serviços. O enorme crescimento do comércio retirou milhões de pessoas da pobreza, disponibilizando no mercado global bens produzidos localmente (GATES, 2008, p.16). Esse tema é reforçado pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Cristian Sidders, da Armada argentina:

“The evolution of maritime strategy, both at a national and a global level, is an important matter to the human race and the planet. This judgment is strongly supported by widely known data about the percentage of the earth’s surface covered by oceans and the population settled near the coasts or expected to move there. This demonstrates that shipping will remain a principal means of transportation of goods.”¹⁹ (SIDDERS, 2008, pp.19-20).

Interrupções no sistema da marinha mercante podem ter consequências terríveis para a economia dos EUA e para prosperidade global. É favorável para o comércio que compartilhemos uma linha comum em prol do crescente desenvolvimento da segurança marítima. Interesses equivalentes exigem um nível de cooperação semelhante. Novas possibilidades tecnológicas, junto com a crescente demanda de mercado por matéria-prima, trouxeram o coração da América do Sul para mais perto do cenário marítimo (SIDDERS, 2008, p. 20).

¹⁹ “A evolução da estratégia marítima, tanto no âmbito nacional quanto no internacional, é uma questão importante para a raça humana e o planeta. Essa opinião é fortemente sustentada por dados amplamente conhecidos sobre a porcentagem da superfície terrestre coberta pelos oceanos e sobre a população estabelecida nas regiões costeiras ou que deve mudar-se para essas áreas. Isso demonstra que a marinha mercante continuará sendo um meio essencial de transporte de mercadorias.” (Tradução nossa).

3 NÍVEL DE COOPERAÇÃO NECESSÁRIO

3.1 Tecnologia

Uma organização efetiva é produto da disposição de trocar idéias e resolver diferenças ou conflitos internos para a melhoria da segurança marítima. Isso exige comunicação. De 2000 a 2007, o crescimento do uso da internet na América do Sul foi de 326,7 % (INTERNET, 2006). A comunicação é uma transmissão em duas vias e, apesar de falarmos línguas diferentes, tanto do ponto de vista cultural como tático, precisamos transmitir a mesma mensagem pelos mesmos meios. O canal usado para essa mensagem é uma questão de interoperabilidade. Um dos princípios essenciais da Marinha dos EUA é a interoperabilidade. Devemos ampliar a importância da conectividade e da interoperabilidade como fatores críticos de desempenho (CEBROWSKI, 2003, p. 19). Sempre haverá a necessidade de informações viáveis sobre o ambiente e de recursos para atuar naquele espaço de batalha²⁰. A “era da informação” não é nenhuma novidade para as marinhas do mundo. Para estabelecer uma parceria efetiva, os EUA devem reconhecer que um dos maiores desafios à cooperação será de natureza técnica. É neste ambiente técnico que a comunicação pode criar uma melhor percepção situacional no domínio marítimo e pode afetar diretamente o combate ao terrorismo e as demais novas ameaças para criar uma força totalmente interoperável em escala internacional.

O Capitão-de-Mar-e-Guerra, da reserva, Luiz Carlos de Carvalho Roth da Marinha do Brasil faz uma excelente afirmação a dizer que “mais efetivo será apenas um único navio, no momento certo, no local correto e em condições adequadas para reprimir uma ameaça, do que vários outros vagando a ermo pela imensidão dos oceanos.” (ROTH, 2008, p. 82).

As ‘condições adequadas’ não podem ser obtidas sem a assistência da tecnologia. Se as plataformas navais não estiverem em uma rede de comunicação, elas não estarão aproveitando o poder da tecnologia e, portanto, não serão interoperáveis. (CEBROWSKI, 2003, pp. 1-36). Elas estão essencialmente “mortas na água” (DIW - Dead in the Water)²¹. As

²⁰ Espaço de batalha é o ambiente, os fatores e as condições que devem ser compreendidos para se empregar de forma bem-sucedida o poder de combate, proteger a força ou concluir a missão.

²¹ Termo e acrônimo da Marinha dos Estados Unidos usado para dizer que seu navio ou plataforma tem capacidade zero.

nações que estão tentando trabalhar em parcerias também precisam ser capazes de aproveitar os benefícios dos recursos de comando e controle (C2) da Marinha dos EUA - FORCEnet²².

O Capitão-de-Mar-e-Guerra Juan Carlo del Alamo e seus colegas da Armada e da Força Aérea Peruanas observam que as deficiências dos países da bacia do Pacífico são resultado de recursos escassos:

“The poor capabilities for control and maritime monitoring of these countries are largely due to technological limitations. [...] lack of modern technologies for such missions, such as satellite systems that would allow better supervision of extensive ground and maritime areas.”²³ (DEL ALAMO *et al*, p. 12) .

O desafio para a Marinha dos EUA é encontrar uma forma de o FORCEnet disponibilizar e instalar os sistemas de rede marítimos, possibilitando a conectividade viável e sustentável entre navios de países parceiros e outras estações em terra. Às vezes garantir a conectividade é uma tarefa complicada mesmo entre duas unidades estadunidenses. De qualquer forma, a conectividade com os países parceiros, deve ser conseguida de maneira não-intrusiva, para mostrar que a Marinha dos EUA não tenta dominar os parceiros com suas soluções tecnológicas. Também é imperativo estarmos atentos às capacidades e limitações das outras nações para não marginalizarmos suas contribuições. Uma parceria deve ser capaz de administrar o domínio marítimo e oferecer as melhores soluções tecnológicas.

O Capitão-de-Mar-e-Guerra, da reserva, Cláudio Rogerio de Andrade Flôr da Marinha do Brasil aponta que a cooperação é uma forma de conquistar a paz. Ele também menciona o fato de os EUA não facilitarem as transferências de tecnologia em sua busca pela hegemonia (FLÔR, 2008, p. 30). Talvez haja tecnologias específicas que devam ser mantidas para garantir a segurança nacional, mas a atual administração de Barack Obama demonstrou recentemente sua disposição de transferir tecnologia em forma de aeronaves de combate. Os EUA elaboraram uma proposta para transferir a tecnologia dos seus caças-bombadeiro F/A-18 para o Brasil. O responsável por compras e tecnologia do Pentágono, Ashton Carter, afirmou que, “Queremos ter uma relação tecnológica com o Brasil que se estreite cada vez ao longo do tempo. Esse é apenas o primeiro passo”²⁴ (YANA, 2009, p. 1).

No escopo da interoperabilidade no ambiente marítimo e do compromisso com as parceiras, os EUA também demonstraram a disposição de transferir tecnologia aos nossos

²² FORCEnet: apresenta princípios gerais e orientações compartilhadas essenciais para o desenvolvimento dos futuros recursos de C2.

²³ “Os recursos escassos para o controle e a monitoração marítima desses países se devem em grande parte a limitações tecnológicas. [...] faltam tecnologias modernas para essas missões, como sistemas de satélite que possibilitariam uma melhor supervisão de extensas áreas terrestres e marítimas.” (Tradução nossa).

²⁴ Texto original na língua inglesa: “We want to have a technology relationship with Brazil that gets deeper and deeper with the time. This is just the first step.”

parceiros do Chile, com os quais já houve compartilhamento de tecnologia no passado. O Contra-Almirante Federico Niemann Figari, da Armada chilena, declarou:

“[...] the acquisition by the Chilean Navy of new units with NATO equipment and the U. S. Navy’s willingness to support the needs of combined operations have contributed to a high level of connectivity [...] tested successfully during multinational exercises and other bilateral navy operations.”²⁵ (NIEMANN, 2008, p. 49).

A tecnologia deve ser duradoura e deve ser compartilhada em um esforço cooperativo com nossos parceiros para que seja possível possuir um grau de interoperabilidade que permita o desenvolvimento de uma efetiva segurança marítima. O Dr. James Boutilier, da Marinha canadense, acrescenta que as questões de tecnologia são um grande desafio: ela muda tão rápido que as marinhas pequenas precisam arcar com gastos consideráveis e contínuos para acompanhar a Marinha dos EUA (BOUTILIER, 2008, p. 115).

Uma cooperação mais ampla com as forças marítimas de outras nações requer mais interoperabilidade com parceiros internacionais que possuem níveis diferentes de tecnologia. (ALLEN; et al 2007, p. 16). A proliferação global de uma ampla gama de tecnologia e armamentos afetará o caráter dos conflitos no futuro (MYERS, 2004, p. 6). A permanência deve ser duradoura e contínua, com o apoio indo além de exercícios no mar.

No atual cenário global de rápidas mudanças, os EUA estão cientes de que sua capacidade de processar informações marítimas não acompanhou o aumento de volume e de que o número de ativos orgânicos de reconhecimento disponíveis para coletar tais informações diminuiu (MULLEN, 2007, p.3). Os EUA não têm os recursos necessários para garantir o nível adequado de segurança marítima sozinhos, mas têm os recursos e a infraestrutura para fornecer tecnologia compatível. Uma estratégia deve ser capaz de administrar efetivamente o domínio marítimo com a tecnologia disponível e um ambiente de Comando e Controle (C2) viável. Isso exige um compromisso considerável em termos de hardware, software e dólares.

²⁵ “[...] a aquisição, pela Marinha chilena, de novas unidades com equipamentos da OTAN e a disposição da Marinha norte-americana de apoiar as necessidades das operações mistas têm contribuído para um alto nível de conectividade [...] testado com sucesso em exercícios internacionais e em outras operações navais bilaterais.” (Tradução nossa).

3.2 Estação global da frota (GFS - Global Fleet Station)

Avanços têm sido realizados no C2 com o advento da estação global da frota (GFS), que já começou a evoluir. De fato, a parceria que a GMP traz vem chamando atenção das nações com o mesmo posicionamento, como resultado da apresentação do Almirante Mullen no Simpósio Internacional sobre Poder Naval de 2005, em Newport, Rhode Island, e com o lançamento da Estratégia Cooperativa para o Poder Naval no Século XXI, em 2007. Uma presença global integrada e uma estratégia de estabelecimento de bases garantem o contexto para ações que aprimoram o combate e fortalecem, além de ampliarem, a rede estadunidense de parceiros (MYERS, 2004, p. 25). A GFS é um conceito estratégico marítimo complementado pela GMP que ganhou impulso com os lançamentos citados anteriormente.

A GFS é uma manifestação do estabelecimento de bases marítimas²⁶. O desenvolvimento conceitual do estabelecimento de bases ocorreu com o fim da Guerra Fria. Foi isso que fez com que a premissa básica do poder naval estadunidense mudasse de “O propósito fundamental das forças navais é **conquistar** o comando marítimo” para “O propósito fundamental das forças navais é **usar** o comando marítimo.”²⁷ (BARNETT, 2004, p.74, grifo nosso). Uma resposta mais definitiva que resume a GFS vem do documento Conceitos de Operações Navais, de 2006, como forma de apoiar uma cooperação pró-ativa de segurança:

“GFS is a persistent sea base of operations from which to coordinate and force packages within a regional area of interest. Focusing primarily on Phase 0 (shaping) operations, Theater Security Cooperation, Global Maritime Awareness, and tasks associated specifically with the War on Terror, GFS offers a means to increase regional maritime security through the cooperative efforts of joint, inter-agency, and multinational partners, as well as Non-Governmental Organizations. Like all sea bases, the composition of a GFS depends on Combatant Commander requirements, the operating environment, and the mission.”²⁸ (MULLEN, 2006, p.1).

²⁶ Estabelecimento de bases: um recurso naval que dá aos comandos de forças conjuntas a habilidade de conduzir funções e tarefas selecionadas no mar sem precisar contar com a infra-estrutura de terra. É um conceito para o emprego de plataformas, em oposição a um tipo específico de plataforma. (FLYNN G., 2009, p.3)

²⁷ Texto original na lingual inglesa, “The fundamental purpose of naval forces is to achieve command of the seas” to “The fundamental purpose of naval forces is to use command of the seas.”

²⁸ “A GFS é uma base marítima de operações duradoura de onde é possível coordenar e impor grupos-tarefa na região de interesse. Concentrando-se principalmente nas operações da fase 0 (formação), na cooperação para a segurança do teatro, na percepção marítima global e nas tarefas associadas especificamente à Guerra contra o terror, a GFS é uma forma de aumentar a segurança marítima regional através de esforços cooperativos conjuntos, de parceiros internacionais e entre as agências, bem como de organizações não-governamentais. Como acontece em todas as bases marítimas, a composição da GFS depende dos requerimentos do comando combatente, do ambiente de operações e da missão.” (Tradução nossa).

O conceito da GFS possibilita o estabelecimento permanente ou prolongado de bases das forças no mar ou em terra. Os comandos combatentes irão satisfazer suas necessidades com base nos requerimentos atuais e futuros; a GFS facilitará o suporte. Ela será uma ferramenta usada para concentrar-se na segurança marítima regional, que se adequará muito bem na América do Sul. Uma estação GFS ideal seria composta por um navio de comando, outros navios de superfície, talvez uma unidade fluvial, bem como helicópteros. Além disso, ela será usada por organizações militares, não-governamentais e internacionais e contará com um centro de informações, instalações médicas e outros tipos de apoio. O Chefe de Operações Navais acredita que a GFS pode ser o meio para a criação de um recurso de reação flexível (KLAMPER, 2006, pp. 10-13).

A GFS foi além de um programa piloto que começou no USNAVSOUTH e recentemente chegou a ser um esforço internacional completo lançado pela Marinha dos EUA, conhecido como a estação de parceria na África (*APS - Africa Partnership Station*)²⁹. O nome deixa claro que ela não é uma estação a ser usada simplesmente segundo os interesses dos EUA, mas uma parceria de países que estão se unindo em um aspecto para superar os desafios dos seus respectivos ambientes marítimos.

A APS traz também outro benefício, que é o de observar questões correlacionadas que possam se aplicar à América do Sul em termos de pesca ilegal, tráfico de drogas, pirataria e contrabando de petróleo. Um exemplo é o uso da África Ocidental pelos cartéis colombianos para circulação da cocaína, somado a uma estreita relação entre as rotas do tráfico de drogas e regiões de crescente atividade terrorista (WINNEFELD, 2008, p. 25). Por exemplo, o recente acordo entre EUA e a Colômbia para a utilização de bases Colômbia. Segundo Jaime Bermudez, Ministro das Relações Exteriores da Colômbia, “É um acordo de cooperação contra traficantes, terroristas e outras espécies de criminosos”³⁰. Os benefícios das lições aprendidas no esforço cooperativo da APS fomentam a possibilidade de erguer futuras instalações em terra e no mar na área de responsabilidade da América do Sul. Ter esse conceito em mente só pode ter resultados benéficos para a cooperação com a América do Sul no domínio marítimo.

A GFS é uma ferramenta estratégica que pode economizar recursos, fomentar relações e proteger o ambiente marítimo através de um esforço cooperativo. Até certo ponto,

²⁹ A APS é um subconjunto da GFS e foi lançada pela Marinha norte-americana em um esforço para lidar com problemas de segurança, com a lógica de que um ambiente marítimo bem administrado na África beneficiará a estabilidade e a prosperidade geral. (WINNEFELD, 2008, p26)

³⁰ Texto original na língua inglesa, “It is a co-operation agreement against drug trafficking, terrorism, and other crimes.” (BERMUDEZ *apud* COLOMBIA, 2009, p. 32).

isso conferirá à Marinha dos EUA a vantagem de manter uma presença avançada, porém de natureza menos intrusiva. Allen (2007) endossa a assertiva acima, ao afirmar, “[...] a presença avançada e envolvida em relações mutuamente benéficas com parceiros regionais e globais, as forças marítimas promoverão estruturas que aumentarão a segurança.”³¹

A GFS, no entanto possui seus próprios desafios especiais, como evidencia o Capitão-de-Mar-e-Guerra Antonio Carlos Teixeira Martins, da Marinha do Brasil:

Um importante aspecto a considerar quanto à implantação da esquadra diz respeito à necessária interoperabilidade entre as Forças. As marinhas têm, normalmente, regras, sistemas e procedimentos diferentes. Assim, as questões relacionadas ao comando, controle e a tecnologia podem se transformar em desafios a serem superados, sendo necessária a padronização de equipamentos e de procedimentos. (MARTINS, 2008, p. 30).

A observação acima é pertinente, considerando-se que a Marinha estadunidense está aguardando o navio plataforma móvel que servirá como um píer no mar. A futura força conjunta contará com a flexibilidade operacional do estabelecimento de bases (RUMSFELD, 2006, p. 38). O objetivo geral da Marinha dos EUA é continuar aprendendo como garantir que viaturas, suprimentos e tripulações possam ser transferidos entre navios com frequência e segurança, no mar (PROGRAMS, 2006, p.1) É esse tipo de tecnologia e treinamento de interoperabilidade que devemos conquistar.

Com a evolução do conceito da GFS, as possibilidades de cooperação sustentada são ilimitadas. Com píeres no mar e bases em terra, a GFS fará com que o domínio marítimo pareça menor e a segurança marítima, mais gerenciável. Os EUA desejam empregar forças de propósitos gerais continuamente para interagir com aliados, capacitar os parceiros, conduzir operações prolongadas de combate à insurgência e dissuadir agressores através da presença avançada. É com isso em mente que a atual estratégia marítima deve prosseguir com o conceito de estabelecimento de bases.

³¹ Texto original na língua inglesa, “[...] By being there, forward deployed and engaged in mutually beneficial relationships with regional and global partners, maritime forces will promote frameworks that enhance security.”

4 CONCLUSÃO

O trabalho apresentou o conceito da Marinha dos 1.000 navios como um arranjo de forças possíveis para o enfrentamento das ameaças à estabilidade no Mundo Livre e que devem ser tratadas de forma cooperativa. Embora possa haver a percepção de interesses distintos entre as partes, o mais importante é a geração de sinergia decorrente da parceria, onde, provavelmente, o produto será maior do que a soma das partes. O fato é que as ameaças devem ser tratadas cooperativamente em uma perspectiva ampla e global. Para os Estados Unidos da América, manter presença no exterior exigirá a manutenção e a criação de novas alianças para reduzir a lacuna entre capacidades. Diante das complexidades da segurança marítima, é necessário perseguir a idéia da Marinha dos 1.000 navios.

Além das possíveis percepções políticas distintas que clamam pela construção de uma efetiva confiança mútua entre as partes já citada anteriormente, foram enumerados os demais desafios que giram entre as diferentes estruturas organizacionais existentes e suas decorrentes capacidades, bem como os recursos disponíveis pelas Marinhas da região.

As soluções para as complexidades decorrentes dos aspectos organizacionais da cooperação no domínio marítimo estão relacionadas a como os Estados Unidos da América, que conduzem os negócios dentro do Departamento de Defesa e atuam junto às organizações entre as agências e os Parceiros das Américas. Além disso, uma nação só pode estar segura em casa se desejar e for capaz de contribuir em parcerias e acordos de segurança efetivos no exterior. Nações soberanas têm prioridades diferentes para tratar da segurança marítima, que devem ser avaliadas e reconhecidas. Essas complexidades exigirão um elevado nível de cooperação para que a segurança do domínio marítimo seja preservada. Isto implica em uma agenda comum nos assuntos marítimos e, por tanto, na segurança deste domínio pelos países envolvidos na parceria.

Interrupções no sistema de transporte marítimo podem ter consequências terríveis para a economia dos Estados Unidos da América, dos países sul-americanos e para a prosperidade global. Logo, é favorável para o comércio que compartilhem uma linha comum em prol da segurança marítima para que haja crescimento econômico e desenvolvimento na região. Somente este fato orienta o senso comum à cooperação. Novas possibilidades tecnológicas, junto com a crescente demanda de mercado por matéria-prima, trouxeram o coração da América do Sul para mais perto do cenário marítimo.

O nível de cooperação necessário deve se pautar por um alto grau de consciência situacional compartilhado pelas marinhas da região, o qual perpassa pelos requisitos de C2 e

interoperabilidade. O estabelecimento de uma rede comum de trabalho, onde as comunicações sejam efetivas e em tempo real, bem como um patamar mínimo de interoperabilidade, onde os protocolos operacionais das diversas marinhas possam se conectar e interagir são fundamentais.

O conceito de GFS engloba os requisitos acima mencionados e torna a cooperação sustentável e pode ser visto como uma solução. Com píeres no mar e bases em terra, a GFS fará com que o domínio marítimo pareça menor e a segurança marítima, mais gerenciável. Os Estados Unidos da América desejam empregar forças de propósitos gerais continuamente para interagir com aliados, capacitar os parceiros, conduzir operações prolongadas de combate à insurgência e dissuadir agressores através da presença avançada. É com isso em mente que a atual estratégia marítima deve prosseguir com o conceito de estabelecimento de bases.

Sem um acordo de cooperação dedicado a uma parceria marítima global, os Estados Unidos da América e as nações soberanas da América do Sul não serão capazes de reagirem as ameaças no domínio marítimo, nem de protegerem as rotas visando o interesse do comércio. A segurança marítima não será obtida sem uma colaboração máxima das organizações internas e externas dos EUA. Embora a tecnologia continue a fornecer ferramentas para aprimorar a capacidade de trabalhar em parceria, isso não se concretizará enquanto ela não for compartilhada. Sem uma estação da frota global que possa reagir com as nações parceiras, o potencial real de cooperação mútua para preservar a segurança do domínio marítimo continuará sendo impreciso.

As novas ameaças operam em redes e, por isso, possuem um ciclo OODA (Observação – Orientação – Decisão – Ação) mais rápido, porque compartilham cooperam, agem e reagem em parceria. As organizações e instituições formais para lidarem com esse tipo de inimigo precisam também do apoio, da parceria e da confiança mútua de forma a amplificar seus fatores de força e mitigar suas vulnerabilidades.

Sem cooperação, não será possível atingir o estado desejado de segurança. Sem segurança, não há paz.

REFERÊNCIAS

- ALLEN, Thad et al. **A cooperative strategy for the 21st century seapower**, 2007. Disponível em: <<http://www.navy.mil/maritime/MaritimeStrategy.pdf>>. Acesso em: 4 jul. 2009.
- BALARESQUE, Jorge; et al. A New U.S. maritime strategy for the twenty-first century viewed from an institutional perspective. In: TAYLOR, Paul D. **Perspectives on maritime strategy essays from the America**. Newport: Naval War College Press, 2008.
- BARNETT, Thomas P. **The pentagons new map**. New York: G. P. Putnam's Sons, 2004.
- BOUTILIER, James. Grey on Grey: the critical partnership between the Canadian and U.S. Navies. In: TAYLOR, Paul D. **Perspectives on maritime strategy essays from the America**. Newport: Naval War College Press, 2008.
- BUSH, George W. **The national security strategy of the United States of America**. Washington, DC, 2006. Disponível em: <<http://merln.ndu.edu/whitepapers/USnss2006.pdf>>. Acesso em: 24 jul. 2009.
- _____. **The Department of Homeland Security**. Washington, DC, 2002. Disponível em: <<http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/book.pdf>>. Acesso em: 04 julho 2009.
- CEBROWSKI, A. K. **Military transformation: a strategic approach**. Washington, DC, 2003. Disponível em: <<http://www.iwar.org.uk/rma/resources/transformation/military-transformation-a-strategic-approach.pdf>>. Acesso em: 15 junho 2009.
- COLOMBIA and its neighbors: bazookas and bases. **The Economist**, v. 8643, n. 392, aug. 2009, p. 32,
- DEL ALAMO, Juan; et al. Changing asymmetrical threats require new responses. In: TAYLOR, Paul D. **Perspectives on maritime strategy essays from the America**. Newport: Naval War College Press, 2008.
- DIAZ, Rodolfo C. The commanders respond. **Proceedings**, Annapolis, v. 132, n. 1237, p. 36, mar. 2006.
- FLÔR, Claudio R. de F. Two approaches to security: cooperation and obstacles to cooperation, In: TAYLOR, Paul D. **Perspectives on maritime strategy essays from the America**. Newport: Naval War College Press, 2008, p. 30.
- FLYNN, G. **Seabasing for the range of military operations**. Disponível em: <http://www.ndia.org/events/9850/Documents/CDI_SeabasingMilOps.pdf> .Acesso em 23 jul. 2009.
- GATES, Robert M. **National Defense Strategy**, Washington, DC, 2009. Disponível em: <<http://www.defenselink.mil/news/2008%20national%20defense%20strategy.pdf>>. Acesso em: 13 junho 2009.

INTERNET usage statistics the internet big picture world internet users and population stats, 2006. Disponível em: < <http://www.internetworldstats.com/stats.htm>>. Acesso em: 17 junho 2009.

KELSO, Frank. **Naval Doctrine Publication 1 (NDP1) Naval Warfare**. Washington, DC: Department of the Navy, 1994.

KLAMPER, Ann. Traction: the 1,000-ship navy. **Sea Power**, v. 49, n 12, p.10-13, dec. 2006.

MARTINEZ, Alvaro J. A maritime strategy for the south Atlantic. In: TAYLOR, Paul D. **Perspectives on maritime strategy essays from the America**. Newport: Naval War College Press, 2008, p. 3.

MARTINS, Antonio. Cooperação global e regional na área de segurança: implicações para uma nova estratégia marítima dos EUA. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 11, p. 24-35, jun. 2008.

MCGRATH, Bryan. 1,000-ship navy and maritime strategy. **Proceedings**, Annapolis, v. 133, n. 1247, p. 60-65, jan. 2007.

MULLEN, Michael G. Keynote address: a global network of nations for a free and secure maritime commons. In: SEVENTEENTH INTERNATIONAL SEAPOWER SYMPOSIUM, 17., 2005, Newport. 2005. p. 5.

MULLEN, Michael G.; HAGEE, Michael W. **Naval Operations Concept 2006**. Washington, DC. Disponível em: www.quantico.usmc.mil/.../Naval_Operations_Concept_2006.pdf. Acesso em: 13 apr. 2009.

_____. **Navy Maritime Domain Awareness Concept**. 2007. Disponível em: <http://www.navy.mil/navydata/cno/Naval_Maritime_Domain_Awareness_Concept_FINAL_2007.pdf>. Acesso em: 4 jun. 2009.

MYERS, Richard B. **The national military strategy of the united states of america-a strategy for today; a vision for tomorrow**. Disponível em: <<http://www.defenselink.mil/news/Mar2005/d20050318nms.pdf>>. Acesso em: 22 jun. 2009.

NIEMANN, Fedirico F. Views of the Chilean Navy on a New U.S. Maritime Strategy. In: TAYLOR, Paul D. **Perspectives on maritime strategy essays from the America**. Newport: Naval War College Press, 2008. p. 42.

PROGRAM Executive Office -PEO Ships. **Navy Completes Successful Mobile Landing Platform Demonstration**. 2006. Disponível em: <http://www.navy.mil/search/display.asp?story_id=26158>. Acesso em: 03 agosto 2009.

UNITED STATES OF AMERICA. President. Directive. **Maritime Security Policy, National Security Presidential Directive NSPD-41/Homeland Security Presidential Directive HSPD-13**. 2004.

QUIRK, Richard J. Latin America and the Caribbean. In: SHULTZ, Richard H.; PFLATZGRAFF, Robert L. **The role of Naval Forces in 21st Century Operations**. Washington, D.C.: Brassey's, 2000. p. 129.

ROTH, Luiz Carlos de Carvalho. Contribuições para a formulação de uma nova estratégia marítima pelos EUA. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 11, p. 79-92, jun. 2008.

RUMSFELD, Donald. **Quadrennial Defense Review Report**. Washington, DC, feb. 2006.

SAUNDERS, Stephen. **Executive overview: Jane's Fighting Ships**, jun. 2006. Disponível em: <http://www.janes.com/defence/naval_forces/news/jfs/>. Acesso em: 14 mar. 2009.

SIDDERS, Cristian. From a Local Perspective Toward a Maritime Strategy for the South Atlantic. In: TAYLOR, Paul D. **Perspectives on maritime strategy essays from the America**. Newport: Naval War College Press, 2008.

STAVRIDES, J. **United States Southern Command Strategy 2018: partnership with the Americas**, dec. 2008. Disponível em: <<http://www.southcom.mil/AppsSC/files/0UI0I1177092386.pdf>>. Acesso em: 14 fev. 2009.

TRABUCCO, Ampuero. The commanders respond. **Proceedings**, Annapolis, v. 132, n. 1237, p. 34-51, mar. 2006.

UNDURRAGA, Francisca M.; et al. A Chilean View of Regional and Global Security Cooperation and the Implications for a New U.S. Maritime Strategy, In: TAYLOR, Paul D. **Perspectives on maritime strategy essays from the America**. Newport: Naval War College Press, 2008. p. 85-86.

UNITED STATES OF AMERICA. Department of Defense and Homeland Security. **National Strategy for Maritime Security**. Washington, DC, 2005. Disponível em: <<http://merln.ndu.edu/archivepdf/nss/strategies/4844-nsms.pdf>>. Acesso 01 ago. 2009.

UNITED NATIONS. Department of Economic and Social Affairs/Population Division. **World population to 2030**. New York, 2005. Disponível em: <<http://www.un.org/esa/population/publications/.htm>>. Acesso em: 25 maio 2009.

WINNEFELD Sandy. Maritime strategy in an age of blood and belief. **Proceedings**, Annapolis, v. 132, n. 1237, p. 20-27, jul. 2008.

YANA, Marull. U.S. Offers Technology to Win Brazil Fighter Deal. **Defense News**, aug. 2009. Disponível em: <<http://www.defensenews.com/story.php?i=4222558>>. Acesso em: 06 ago. 2009.