

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG (FN) HAROLDO JOSÉ MARTINS BUENO DE PAIVA

MOBILIZAÇÃO MARÍTIMA:

Sua importância para a projeção de poder sobre terra, por meio de um Assalto Anfíbio

Rio de Janeiro

2019

CMG (FN) HAROLDO JOSÉ MARTINS BUENO DE PAIVA

MOBILIZAÇÃO MARÍTIMA:

Sua importância para a projeção de poder sobre terra, por meio de um Assalto Anfíbio

Tese apresentada à Escola de Guerra Naval,  
como requisito parcial para a conclusão do  
Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CMG (Ref<sup>o</sup>) Daniel Pereira David  
Filho

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2019

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus, sempre comigo, iluminando meus passos no Caminho do Bem.

Agradeço aos meus pais, por me criarem com valores dignos, que me permitiram crescer como pessoa, com honra e integridade. Ao meu pai, Adolfo, por inculcar em mim o sagrado valor do patriotismo e à minha mãe, Vera, por inculcar em meu coração o amor pela família.

Aos meus irmãos, Luiz e Hernani, pela amizade e apoio incondicional.

A todos os militares e servidores civis com os quais tive a honra de servir, pelos ensinamentos profissionais e experiências de vida que trocamos, que certamente contribuíram decisivamente para o meu aperfeiçoamento como militar e como pessoa.

Ao meu orientador, CMG (Ref<sup>o</sup>) Daniel Pereira David Filho, pelas orientações seguras, confiança e paciência. Vosso conhecimento e experiência se constituíram em um farol que iluminou minha derrota ao longo deste trabalho.

Aos meus companheiros de classe, sempre prontos e dispostos a colaborar com suas experiências de carreira. Particularmente agradeço ao CMG José Marcelo Camelo, pelo apoio e atenção ao meu trabalho e ao CLC Plínio R. Calenzo, pelo aporte de conhecimentos sobre a Marinha Mercante brasileira, fruto de sua vasta experiência profissional, o que muito contribuiu para realização deste trabalho.

Por fim agradeço a minha esposa Diana, pela compreensão e apoio nos momentos mais difíceis, dando-me a tranquilidade necessária para lograr superar mais essa etapa em minha carreira.

## RESUMO

Uma das Tarefas Básicas do Poder Naval da Marinha do Brasil (MB) é projetar poder sobre terra. Essa capacidade, quando realizada por meio de Operações Anfíbias (OpAnf) é algo que poucas marinhas no mundo possuem. O Assalto Anfíbio (AssAnf), por sua vez, é a mais complexa modalidade de OpAnf, sendo a única capaz de, a partir do mar, conquistar ou reconquistar uma área de interesse no litoral. No entanto, seu vulto muitas vezes exige ponderável número de meios navais para transportar a Força de Desembarque, algo que, na conjuntura atual, se constitui em um grande desafio para a Marinha. Nesse sentido, a capacidade do País em realizar uma Mobilização Marítima de navios de interesse da defesa, proporciona um aumento da expressão militar do Poder Nacional, que contribui diretamente para a estratégia da dissuasão e da projeção de poder, de acordo com a Estratégia Nacional de Defesa. Portanto, os objetivos deste trabalho são: verificar os principais óbices para a MB projetar poder sobre terra, por meio de um AssAnf e verificar em que condições de daria a mobilização marítima para mitigar os referidos óbices. Para tal, foram analisadas, inicialmente, as características da “oceanopolítica”, a Amazônia Azul® e o Poder Marítimo, fundamentais para o desenvolvimento e a soberania do Brasil, no entanto, foi identificada a falta de uma mentalidade marítima por parte da sociedade brasileira, caracterizada como “cegueira marítima”. Posteriormente, investigou-se a capacidade atual do Poder Naval em projetar poder sobre terra, considerando o Conjugado Anfíbio como a base precípua da estratégia de projeção de poder e a mobilização como uma das bases da estratégia da dissuasão. Após isso, realizou-se uma análise no Sistema Nacional de Mobilização, verificando seu alinhamento com o atual ordenamento jurídico e com o arcabouço doutrinário do Ministério da Defesa e da MB. Mais adiante realizou-se uma investigação sobre a mobilização marítima do Reino Unido por ocasião da Guerra das Malvinas, como exemplo histórico de referência. Então, foi analisada a Marinha Mercante Brasileira de forma a identificar suas possibilidades e limitações em termos de navios mercantes de interesse da defesa, passíveis de serem mobilizados, culminando com uma análise sobre a importância de se fortalecer a Marinha Mercante, como forma de fortalecer o Poder Naval. Assim, foram identificadas carências logísticas em termos de meios navais de transporte de tropa na Esquadra brasileira e a quase inexistência de navios mercantes nacionais passíveis de serem mobilizados a fim de saná-las. Por fim, ficou patente a importância de se fortalecer o comércio marítimo como indutor de crescimento da Marinha Mercante e do Poder Naval.

**Palavras-chave:** Marinha do Brasil, Operação Anfíbia, Assalto Anfíbio, Conjugado Anfíbio, Poder Marítimo, Poder Naval, Amazônia Azul®, Carências Logísticas, Marinha Mercante e Mobilização Marítima.

## ABSTRACT

One of the Basic Tasks of the Brazilian Navy Naval Power is to project power over land. This capability, when performed through Amphibious Operations, is something few navies in the world have. The Amphibious Assault (AssAnf), in turn, is the most complex modality of OpAnf, being the only one capable of conquering or regaining an area of interest on the coast from the sea. However, their size often requires a considerable number of naval assets to carry the Landing Force, which, at the current juncture, is a major challenge for the Navy. In this sense, the country's ability to undertake a Maritime Mobilization of defense interest ships. That provides an increase in the military expression of the National Power, which contributes directly to the deterrence strategy and the projection of power, according to the National Strategy of Defense. Therefore, the objectives of this work are: to verify the main obstacles for the Brazilian Navy to project power over land, through an Amphibious Assault and to verify under what conditions the maritime mobilization would give to mitigate these obstacles. To this end, the characteristics of “oceanopolitics”, the Blue Amazon® and the Maritime Power, fundamental for Brazil's development and sovereignty, were initially analyzed. However, the lack of a maritime mentality on the part of Brazilian society. That was characterized as “sea blindness”. Subsequently, the current capacity of the Naval Power to project power over land was investigated, considering the Amphibious Conjugate as the primary basis of the power projection strategy and mobilization as one of the bases of the deterrence strategy. After that, an analysis was performed in the National Mobilization System, verifying its alignment with the current legal system and the doctrinal framework of the Ministry of Defense and the Brazilian Navy. Further research was undertaken into the UK maritime mobilization at the time of the Falklands War as a historical reference example. Then, the Brazilian Merchant Navy was analyzed in order to identify its possibilities and limitations in terms of mobilizable defense-interest merchant ships, culminating in an analysis of the importance of strengthening the Merchant Navy as a way of strengthening the Naval power. Thus, logistical deficiencies were identified in terms of naval means of troop transport in the Brazilian Fleet and the almost nonexistence of national merchant ships capable of being mobilized in order to remedy them. Finally, the importance of strengthening maritime trade as a growth inducer of the Merchant Navy and Naval Power was evident.

Keywords: Brazilian Navy, Amphibious Operations, Amphibious Assault, Amphibious Conjugate, Maritime Power, Naval Power, Blue Amazon®, Logistics Deficiencies, Merchant Marine and Maritime Mobilization.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – A Mentalidade Marítima.....	24
Figura 2 – A estrutura do SISMOMIL.....	49
Figura 3 – Diagrama dos navios da Classe <i>Atlantic (G2 Class)</i> .....	62
Figura 4 – O navio " <i>SS Atlantic Conveyor</i> " sendo convertido, na Base Naval de Devonport, em Plymouth/RU .....	62
Figura 5 – O navio " <i>SS Atlantic Conveyor</i> " na Ilha de Ascensão / RU, realizando operações aéreas.....	63
Figura 6 – O Círculo Virtuoso do Poder Marítimo.....	72

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AEN-	Ações Estratégicas Navais
AFRMM-	Adicional ao Frete da Marinha Mercante
AGU-	Advocacia-Geral da União
AJB-	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANTAQ-	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
AssAnf-	Assalto Anfíbio
BAnf –	Brigada Anfíbia
BdaInfMec –	Brigada de Infantaria Mecanizada
BID-	Base Industrial de Defesa
BNDES-	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CIRM-	Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CGR-	Consultoria Geral da República
CLPC-	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM-	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CP-	Cabeça de Praia
C-PEM-	Curso de Política e Estratégia Marítimas
DBMN-	Doutrina Básica de Mobilização Nacional
DL-	Decreto Lei
DMM-	Doutrina de Mobilização Militar
DMN-	Doutrina Militar Naval
EB –	Exército Brasileiro
ECEME-	Escola de Comando e Estado-Maior do Exército
ElmAnf-	Elemento Anfíbio

EM-	Estado-Maior
EMA –	Estado-Maior da Armada
EMCFA –	Estado-Maior Conjunto das forças Armadas
EMFA –	Estado-Maior das forças Armadas
EMiD-	Estratégia Militar de Defesa
ED-	Efeito Desejado
END –	Estratégia Nacional de Defesa
ESG-	Escola Superior de Guerra
FA -	Forças Armadas
FER-	Força de Emprego Rápido
FFE-	Força de Fuzileiros da Esquadra
ForDbq-	Força de Desembarque
ForTarAnf-	Força-Tarefa Anfíbia
FS-	Forças Singulares
FuzNav-	Fuzileiros Navais
GptOpFuzNav -	Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais
GU-	Grande Unidade
HE-	Hipótese de Emprego
IncAnf-	Incursão Anfíbia
LCM-	Linhas de Comunicação Marítimas
LEPLAC-	Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
LN-	Listas de Necessidades
MB –	Marinha do Brasil
MD –	Ministério da Defesa
MEM-	Material de Emprego Militar

MMB-	Marinha Mercante Brasileira
MN –	Mobilização Nacional
MODEMOB-	Módulo de Empresas Mobilizáveis
NDCC-	Navio de Desembarque de Carros de Combate
NDM-	Navio Doca Multipropósito
NM-	Navio Mercante
OBNAV –	Objetivos Navais
OCD-	Órgão Central de Direção
OCOP-	Obter a Capacidade Operacional Plena
ODSEM-	Órgão de Direção Setorial da Expressão Militar
OND-	Objetivos Nacionais de Defesa
ONU-	Organização das Nações Unidas
OpAnf -	Operação Anfíbia
PC-	Plataforma Continental
PED-	Produto Estratégico de Defesa
PEM –	Plano Estratégico da Marinha
PHM-	Porta Helicópteros Multipropósito
PL-	Projeto de Lei
PMM-	Política de Mobilização Militar
PMN-	Política de Mobilização Nacional
PND -	Política Nacional de Defesa
PNM-	Plano Nacional de Mobilização
PRODE-	Produtos de Defesa
REB-	Registro Especial Brasileiro
RFA-	Real Frota Auxiliar

RU-	Reino Unido
SD-	Sistema de Defesa
SIMOBE-	Sistema de Mobilização do Exército
SIMOMAR-	Sistema de Mobilização Marítima
SINAMOB-	Sistema Nacional de Mobilização
SisGAAz-	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul®
SISMAERO-	Sistema de Mobilização Aeroespacial
SISMOMIL-	Sistema de Mobilização Militar
SisPECFA	Sistemática de Planejamento de Emprego Conjunto das Forças Armadas
STUFT	<i>Ships Taken Up From Trade</i> - Navios Retirados de Operações Comerciais
TBPN-	Tarefa Básica do Poder Naval
UAnf-	Unidade Anfíbia

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	11
<b>2</b>	<b>A AMAZÔNIA AZUL® E OS DESAFIOS DE SALVAGUARDAR OS INTERESSES NACIONAIS NO MAR</b> .....	16
2.1	A Vocação Marítima Brasileira.....	16
2.2	A Importância da Amazônia Azul® para o Brasil.....	18
2.3	O Governo, a Sociedade, e a Ameaça da “Cegueira Marítima” .....	20
<b>3</b>	<b>O CONJUGADO ANFÍBIO COMO A BASE PRECÍPUA DAS ESTRATÉGIAS DA PROJEÇÃO DE PODER E DA DISSUAÇÃO</b> .....	25
3.1	O Poder Naval e sua Tarefa Básica de Projetar Poder Sobre Terra.....	25
3.2	As Capacidades da Força de Desembarque em Função de suas Composições.....	29
3.3	Os Meios Navais de Transporte de Tropas da Esquadra Brasileira.....	32
3.4	As Carências Logísticas em Termos de Meios Navais para Projetar Poder Sobre Terra.....	33
3.5	A Capacidade de Mobilização como uma das Bases da Estratégia da Dissuasão.....	35
<b>4</b>	<b>O SISTEMA NACIONAL DE MOBILIZAÇÃO</b> .....	38
4.1	Considerações Preliminares.....	38
4.2	A Mobilização Nacional, seus principais dispositivos legais e sua inserção na Política Nacional de Defesa e na Estratégia Nacional de Defesa.....	38
4.3	O Sistema Nacional de Mobilização, sua composição e principais tarefas.....	43
4.4	O Sistema de Mobilização Militar.....	49
4.5	A Mobilização Industrial.....	53
4.6	O Sistema de Mobilização Marítima.....	55
<b>5</b>	<b>A IMPORTÂNCIA DA MARINHA MERCANTE PARA O FORTALECIMENTO DO PODER NAVAL</b> .....	58
5.1	A Mobilização Marítima do Reino Unido na Guerra das Malvinas.....	58
5.2	Aspectos Históricos da Marinha Mercante Brasileira.....	63
5.3	Aspectos da Frota Nacional de Navios Mercantes.....	67
5.4	O Círculo Virtuoso do Poder Marítimo.....	70
<b>6</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	73
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	81
	<b>GLOSSÁRIO</b> .....	83
	<b>ANEXO A – Entrevistas</b> .....	86

## 1 INTRODUÇÃO

Com dimensões continentais e dotado de uma imensa costa, o Brasil tem a vocação natural para ser um País marítimo por excelência. Possuidor de inúmeras riquezas no mar, encara sua última fronteira no oceano Atlântico Sul.

O ambiente marítimo se constitui, não só como uma das principais fontes de riquezas e prosperidade nacional, mas também como o principal portal brasileiro por onde passa quase todo seu comércio no mundo globalizado. Em contrapartida, por esse mesmo portal poderão surgir perigos e ameaças diversas à sociedade brasileira como, por exemplo, disputas por recursos naturais. Importante ressaltar que a sociedade brasileira enxerga o Brasil como sendo um País pacífico, sem descortinar quaisquer tipos de ameaças às nossas riquezas, economia ou, ainda, à nossa soberania. No entanto, ao se estudar as diferentes disputas ocorridas ao longo da história, em seus diferentes níveis de violência e letalidade, verifica-se que essa tranquilidade percebida pela sociedade não se sustenta. (BRASIL, 2019a, p. 6).

Além disso, o Brasil vem despontando, cada vez mais, no concerto das nações, à medida em que se desenvolve economicamente. Isso tenderá a atrair as atenções externas, fruto de interesses antagônicos de outros Estados pelo domínio do comércio e do conhecimento científico e tecnológico. Por isso, o Estado brasileiro deve adotar ações que visem à garantia da sua soberania e da sua liberdade para perseguir seus legítimos interesses, de acordo com seus objetivos nacionais. (BRASIL, 2016b, p. 7).

Atualmente, a volatilidade, incerteza, complexidade e ambiguidade das relações internacionais, têm ampliado muito o risco do emprego coercitivo do Poder Naval, impondo à MB a necessidade de possuir uma força em permanente estado de prontidão (BRASIL, 2010b, p. V.).

No entanto, a falta de uma mentalidade marítima, consciência que deveria possuir o governo e a sociedade brasileira da importância do Poder Marítimo para o País e da

compulsória necessidade de fortalecimento dos atores marítimos<sup>1</sup>, fragiliza a proteção da soberania nacional, no mar. Não obstante, o Estado brasileiro vem provendo a defesa de seus interesses nacionais, pelo preparo e o emprego das Forças Armadas (FA). Assim, a Marinha do Brasil (MB) considera os conceitos “oceanopolíticos”, como o Poder Marítimo e a Amazônia Azul<sup>2</sup>, entendendo que o ambiente marítimo se constitua, além de um vetor para o desenvolvimento econômico e social, como a principal arena em caso de disputas políticas e militares. (BRASIL, 2019a, p. 7 e 11).

No entanto, o Poder Nacional<sup>3</sup>, ao longo das últimas três décadas, enfrentou dificuldades para crescer, mormente em suas expressões econômica e militar, fazendo com que o País “não percebesse” seu Poder Marítimo<sup>4</sup> esmaecer, principalmente no que tange a três de seus componentes: o seu Poder Naval, a Marinha Mercante e a indústria naval. Assim, os limitados orçamentos anuais, que vêm sendo alocados à MB, impuseram à Força grandes desafios para se manter aparelhada, particularmente em relação aos meios navais destinados a cumprir a Tarefa Básica do Poder Naval (TBPN)<sup>5</sup> de projetar poder sobre terra.

---

<sup>1</sup> São atores marítimos: o Poder Naval, braço militar operacionalizado pela Marinha; a Marinha Mercante, com sua infraestrutura marítima e hidroviária; a Indústria Naval, indústrias bélicas de interesse naval; a Indústria de Pesca, com suas embarcações, terminais e indústrias de pescado; a Pesquisa e Tecnologia, com suas organizações de interesse para uso do mar; os Recursos do Mar, com seus meios de exploração; e o Pessoal, homens e mulheres que desempenham atividades relacionadas ao mar. (BRASIL, 2019a, p. 9).

<sup>2</sup> Amazônia Azul - Região que compreende a superfície do mar, águas sobrejacentes ao leito do mar, solo e subsolo marinhos contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite da plataforma continental brasileira (BRASIL, 2015a, p.26).

<sup>3</sup> Poder Nacional - É a capacidade que tem a Nação para alcançar e manter os Objetivos Nacionais, em conformidade com a Vontade Nacional. Manifesta-se em cinco expressões: a política, a econômica, a psicossocial, a militar e a científico-tecnológica (BRASIL, 2015a, p.212).

<sup>4</sup> Poder Marítimo - 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 a conquistar e manter os objetivos nacionais (BRASIL, 2015a, p.211).

<sup>5</sup> Para o cumprimento de sua missão, a Marinha deverá estar capacitada a realizar as quatro Tarefas Básicas do Poder Naval (TBPN): negar o uso do mar ao inimigo; controlar áreas marítimas; projetar poder sobre terra; e contribuir para a dissuasão (BRASIL, 2017b, p. 1-6).

Nesse sentido, a Estratégia Nacional de Defesa (END),<sup>6</sup> prevê a Capacidade de Mobilização como uma Capacidade Nacional de Defesa<sup>7</sup>, de forma a complementar a logística das FA (BRASIL, 2016a, p.20).

Portanto, a Mobilização Marítima constitui-se em um instrumento fundamental, capaz de mitigar as vulnerabilidades conjunturais, possibilitando à MB fazer frente a uma situação de crise<sup>8</sup>, decorrente da efetivação de uma das Hipóteses de Emprego (HE) ou na iminência de sua concretização. (BRASIL, 2010b, p. V.).

Esse aspecto chama a atenção para a realidade das atuais possibilidades e limitações da Marinha Mercante Brasileira (MMB), pois para o incremento do Poder Naval, são os Navios Mercantes (NM) de interesse da defesa e suas tripulações, os objetos da mobilização marítima.

Nesse contexto, surgem os seguintes questionamentos, motivadores desta tese:

- Existem carências logísticas, na MB, em termos de meios navais de transporte para a Força de Desembarque (ForDbq) e para o transporte de tropas do Exército Brasileiro (EB), por ocasião da realização de uma Operação Anfíbia (OpAnf), na modalidade Assalto Anfíbio (AssAnf)?

- As Leis existentes sobre Mobilização Nacional (MN), a Política Nacional de Defesa (PND), a END e o arcabouço doutrinário sobre mobilização do Ministério da Defesa

---

<sup>6</sup> Em 13 de dezembro de 2018, o plenário da Câmara dos Deputados aprovou o projeto de decreto legislativo (PDS137/2018) que estabeleceu novas diretrizes para a Política Nacional de Defesa e para a Estratégia Nacional de Defesa. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/12/13/aprovadas-em-plenario-novas-politica-e-estrategia-nacional-de-defesa>>. Acessado em 26 de agosto de 2019.

<sup>7</sup> São consideradas Capacidades Nacionais de Defesa aquelas compostas por diferentes parcelas das expressões do Poder Nacional. Elas são implementadas por intermédio da participação coordenada e sinérgica de órgãos governamentais e, quando pertinente, de entes privados orientados para a defesa e para a segurança em seu sentido mais amplo (BRASIL, 2016a, p. 18).

<sup>8</sup> Crise - Conflito desencadeado ou agravado imediatamente após a ruptura do equilíbrio existente entre duas ou mais partes envolvidas em um contencioso. Caracteriza-se por um estado de grandes tensões, com elevada probabilidade de agravamento (escalada) e risco de guerra, não permitindo que se anteveja com clareza o curso de sua evolução (BRASIL, 2015a, p.80).

(MD) e da MB estão alinhados, permitindo de forma célere e consistente a mobilização marítima?

- Existem atualmente na MMB, navios passíveis de serem mobilizados, capazes de atender às carências logísticas em termos de capacidade para transportar tropas, equipamentos, suprimentos e viaturas, tanto da MB, quanto do EB, por ocasião da realização de uma OpAnf na modalidade AssAnf?

Assim, este trabalho possui dois objetivos; primeiramente verificar os principais óbices para a MB projetar poder sobre terra, por meio da realização de um AssAnf; e o segundo é verificar em que condições de daria a mobilização marítima para resolver os referidos óbices.

Desta forma, a abordagem foi delimitada aos meios navais da Esquadra brasileira com capacidade para transporte de tropas para a realização de OpAnf e à Mobilização Marítima de NM nacionais com capacidade para transportar pessoal e material (equipamentos, suprimentos e viaturas).

Assim, considerando a realidade de que os conflitos modernos ocorram em uma velocidade elevada, onde a necessidade de meios é imediata, a relevância deste estudo reside na análise da atual capacidade da MB em projetar poder sobre terra, por meio de um AssAnf, visando à defesa da Amazônia Azul®, da costa brasileira, dos arquipélagos e das ilhas oceânicas; na identificação de vulnerabilidades em termos de meios navais de transporte de tropa e na análise da possibilidade da pronta mobilização marítima para atender às carências logísticas, por ventura identificadas, sob o risco de não tornar praticáveis quaisquer operações que imponham a realização de um AssAnf, no caso de emprego conjunto das FA, em face da concretização de uma das HE existentes.

Dessa forma, este trabalho está dividido em seis capítulos.

O capítulo um, consubstanciado por esta introdução.

O capítulo dois apresenta as características geopolíticas do Brasil relativas ao mar, a importância da Amazônia Azul® como fonte de riquezas e porta para ameaças à soberania nacional e os malefícios da sociedade não possuir uma mentalidade marítima.

O capítulo três faz uma análise sobre o Conjugado Anfíbio como a base precípua da estratégia de projeção de poder. Faz ainda, uma análise sobre os meios navais disponíveis na Esquadra brasileira com capacidade de transporte de tropas e uma comparação entre as necessidades e disponibilidades de vagas nos navios anfíbios da MB para o embarque e transporte dos três tipos de ForDbq e de uma Brigada de Infantaria Mecanizada (BdaInfMec) do EB, identificando as carências logísticas nessa área. Por fim, analisa a importância da mobilização como uma das bases da estratégia da dissuasão.

O capítulo quatro faz uma análise sobre o Sistema Nacional de Mobilização (SINAMOB), seus principais dispositivos legais e sua inserção na PND e na END.

O capítulo cinco faz uma breve análise sobre a experiência de mobilização de meios navais do Reino Unido (RU), por ocasião das operações de retomada das Ilhas Georgia do Sul e Falklands, durante a Guerra das Malvinas, em 1982. Após isso, faz uma análise da evolução histórica da MMB e identifica a atual disponibilidade de NM nacionais de interesse para as operações de projeção de poder sobre terra, passíveis de serem mobilizados. Por fim, analisa a importância e a relação entre o Poder Marítimo e o Poder Naval.

O trabalho será encerrado no capítulo seis, onde as informações e os aspectos mais relevantes serão sintetizados, permitindo que as perguntas que foram elaboradas possam ser respondidas. Com base nisso, serão apresentadas sugestões para a MB, em relação ao preparo da Mobilização Marítima.

## **2 A AMAZÔNIA AZUL®: OS DESAFIOS PARA DESENVOLVER O PODER MARÍTIMO E SALVAGUARDAR OS INTERESSES NACIONAIS NO MAR**

A Política Naval (BRASIL, 2019b) constitui-se em um documento condicionante que orienta o planejamento estratégico da MB e estabelece os Objetivos Navais (OBNAV) a serem alcançados pela Força. Nesse contexto, o Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, exorta a importância do mar para o Brasil:

O mar sempre esteve presente na História do Brasil. Pelo mar fomos descobertos e nos fizemos Estado. A partir do mar e dos rios, consolidamos nossa independência e fixamos nossas fronteiras, o que garante, até os dias atuais, a integridade do nosso território. Também foi nos mares que defendemos a Pátria das mais graves agressões à soberania nacional. Em suma, nosso País continental guarda relação inseparável com os espaços oceânicos e ribeirinhos, tanto por sua origem, como por disporem de imensas riquezas que, seguramente, serão cada vez mais importantes para nossa sobrevivência e prosperidade (BRASIL, 2019b, p. 3).

### **2.1 A Vocação Marítima Brasileira**

De acordo com palestra proferida ao Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM) por representantes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)<sup>9</sup>, o Brasil possui uma costa com 7.367 Km, onde cerca de 80% da popula o brasileira vive a menos de 200 Km do litoral.

Essa concentra o de popula o muito se deu pelo desenvolvimento histórico das cidades, que se concentravam nas regiões litorâneas, mas também fruto do desenvolvimento da indústria e principalmente, pelas riquezas geradas pelo comércio marítimo, como será visto a seguir.

---

<sup>9</sup> Painel: "A Marinha Mercante Brasileira: desafios e perspectivas". Realizado em 04 de junho de 2019, na Escola de Guerra Naval. Palestrantes: CA (RM1) José Luiz (DPC) e Sr. Bruno Pinheiro (ANTAQ) (Nota do Autor).

Ao se considerar o extenso litoral aliado à posição geográfica do Brasil, de acordo com o sítio eletrônico “Educacaouol.com.br”<sup>10</sup>, observa-se um importante aspecto que são as condições climáticas amenas existentes ao longo do ano, em todo o litoral brasileiro, que favorecem a navegação, favorecendo sobremaneira o transporte marítimo e a atividade pesqueira. Além disso, as grandes reservas de petróleo brasileiro estão localizadas na Plataforma Continental (PC), onde ocorre cerca de 70% da exploração dessa riqueza.

A posição proeminente do País na América do Sul e o fato de que sua costa não defronta nenhum outro Estado, no que concerne aos espaços relacionados às Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)<sup>11</sup>, garantem esse destaque geopolítico e estratégico no Atlântico Sul.

Com relação ao comércio exterior, o Brasil depende fundamentalmente do transporte marítimo. De acordo com o Anuário Estatístico 2018, disponibilizado pelo Ministério da Infraestrutura<sup>12</sup>, cerca de 92% de toda movimentação de cargas entre importações e exportações ocorridas no ano de 2017 foram pelo modal marítimo, passando pelos portos nacionais. As informações apresentadas pela Secretaria de Política e Integração do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil mostraram um crescimento, em relação ao ano de 2016, de 82% do escoamento da safra pelas instalações portuárias das regiões norte e nordeste, o chamado Arco Norte. Considerando o total das exportações aquaviárias de granel sólido agrícola, foi observado o aumento de 33%, em 2016, em relação a 2015 e de 41%, em 2017, em relação a 2016.

---

<sup>10</sup> Disponível em: <<https://educacao.uol.com.br/disciplinas/geografia/litoral-brasileiro-costa-tem-grande-importancia-e-deve-ser-preservada.htm>>. Acessado em 23 de julho de 2019.

<sup>11</sup> Águas Jurisdicionais Brasileiras 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 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental (PC) além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer (BRASIL, 2017b, p.1-2).

Em relação ao comércio exterior, a atuação do Brasil não se limita à AJB. As Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) de interesse se estendem por todo o globo, crescendo de importância a capacidade do País em protegê-las, particularmente em seu Entorno Estratégico<sup>13</sup>.

No campo interno, com o advento do novo governo (2019-2022), já se observa que o Ministério da Infraestrutura vem imprimindo um intenso ritmo de desenvolvimento<sup>14</sup>, adotando ações de melhoria da infraestrutura de transportes, particularmente medidas que busquem a facilitar o escoamento da produção em direção aos principais portos exportadores. Essas ações tendem a manter ou mesmo incrementar esse crescimento. Dessa forma, acredita-se que a demanda pelo modal marítimo tenda a se expandir continuamente, o que exigirá investimentos robustos na infraestrutura portuária e na construção naval.

## 2.2 A Importância da Amazônia Azul® para o Brasil

De acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) o Brasil, como um Estado costeiro, possui direitos e deveres sobre seus espaços marítimos<sup>15</sup> que somam aproximadamente 3,6 milhões de km<sup>2</sup>. Além dessa área, o País está pleiteando junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da Organização

---

<sup>12</sup>Disponível em: <<http://infraestrutura.gov.br/component/content/article/17-ultimas-noticias/7289-mt-lan%C3%A7a-anu%C3%A1rio-estat%C3%ADstico-2018.html>>. Acessado em 23 de julho de 2019.

<sup>13</sup> A Política Nacional de Defesa estabelece como área de interesse prioritário, sem desconsiderar os interesses nacionais em outras partes do mundo, o entorno estratégico brasileiro, que inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica (BRASIL, 2019b, p. 12).

<sup>14</sup> No dia primeiro de agosto de 2019, o Governo lançou o Pró-Infra programa destinado a estimular o investimento privado em infraestrutura no Brasil. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/economia/governo-lanca-pro-infra-com-meta-de-elevar-investimento-em-infraestrutura/>>. Acessado em 05 de agosto de 2019.

<sup>15</sup> De acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, as diferentes áreas marítimas dos Estados costeiros são: as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), a Plataforma Continental, as águas arquipelágicas, os estreitos utilizados para a navegação internacional e o alto-mar (BRASIL, 2017b, p.1-2).

das Nações Unidas (ONU), a extensão desses limites em função do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC)<sup>16</sup>. Com isso, a área total marítima sob a responsabilidade do Brasil poderá atingir os 4,5 milhões de km<sup>2</sup>. Essa é a área conhecida como Amazônia Azul®, assim chamada não só por sua dimensão e localização geográfica, mas, principalmente, pelos seus vastos recursos naturais que são fonte de grande riqueza e desenvolvimento para o País (BRASIL, 2017b).

Portanto, o Brasil se constitui em um ator global junto à comunidade internacional, principalmente pela sua situação socioeconômica, dimensão territorial, amplitude de suas águas jurisdicionais e ainda por suas LCM. Isso o caracteriza como detentor de vastos recursos naturais, principalmente no leito e no subsolo marinho da Amazônia Azul®. Sua capacidade tecnológica e industrial em processo de desenvolvimento contribui para a ampliação de sua projeção internacional (BRASIL, 2019b, 2019).

Dessa forma, a riqueza representada pela Amazônia Azul®, associada à dependência do mar para o comércio são essenciais para o Estado brasileiro. Esses aspectos constituem-se em dois grandes desafios para o País que se projeta com maior visibilidade no concerto das nações. Portanto, visualiza-se a importância de se criar e promover incentivos ao desenvolvimento da MMB, como forma de garantir o tráfego de produtos estratégicos. Por outro lado, aflora a questão geopolítica e estratégica, que clama pelo desenvolvimento da capacidade de coordenação, controle<sup>17</sup> e presença da Marinha na Amazônia Azul®, a fim de,

---

<sup>16</sup> Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC) - Programa de Governo instituído pelo Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989, sob a coordenação da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), com o propósito de estabelecer o Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira no seu enfoque jurídico. Disponível em <<https://www.marinha.mil.br/noticias/leplac-o-brasil-alem-das-200-milhas-apresentacao-da-regiao-sul-nas-nacoes-unidas>>. Acessado em 22 de julho de 2019.

<sup>17</sup> A Marinha está envidando esforços para implementar o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul® (SisGAAz), que consiste num grande “sistema de sistemas” com dupla funcionalidade, nos campos civil e militar, destinado basicamente a prover vigilância sobre nossas águas jurisdicionais. Entretanto, seu processo de implementação vem sendo atrasado em função da carência de recursos. O monitoramento, via SisGAAz, é condição necessária para o controle da Amazônia Azul®, que deve ser exercido por uma autoridade operacional. (BRASIL, 2019a, p. 36).

não somente prover a segurança das LCM de interesse, mas sobretudo, garantir a soberania do Estado brasileiro de forma a salvaguardar as imensas riquezas no mar e em seu subsolo. Dessa forma, a proteção e a exploração das riquezas existentes nas AJB constituem em grande desafio para o Poder Naval, componente militar do Poder Marítimo.

### 2.3 O Governo, a Sociedade, e a Ameaça da “Cegueira Marítima”

Segundo Till (2009), historicamente, muitas sociedades tiveram uma imagem adversa do mar e dos homens do mar. Uma percepção ilustrada por *Samuel Johnson*<sup>18</sup> sobre a Marinha Real Britânica, pela sociedade britânica, mesmo estando, à época, no auge de seu poder, era sempre considerada moralmente e fisicamente perigosa, pelo fato de a sociedade considerar que os marinheiros entravam constantemente em contato com o estrangeiro, muitas vezes expostos a pessoas com ideias exóticas e perigosas. Essa atitude foi compartilhada por grupos sociais tão diversos quanto a casta brâmane da Índia, a elite dominante da China nos séculos XV e XVI e os conservadores russos do século XIX. Assim, ao longo dos tempos essas percepções se perpetuaram entre as sociedades e governos.

Um exemplo clássico dessa cultura onde sociedade e governo voltam suas costas para o poder marítimo, é a China. No século XIX, após as Guerras do Ópio, o governo chinês tentou compensar vários séculos de negligência deliberada com seu Poder Marítimo. O governo tentou uma rápida maritimização de suas FA, mas a ausência de um amplo setor marítimo, a corrupção e uma cultura que tanto desprezava os meios ocidentais quanto os temia, se combinaram para impedir a assimilação da dinâmica de comando e liderança exigidos para se operar no mar. Isso acabou por condenar essa tentativa ao fracasso. Como

resultado, a China permaneceu presa em uma "cultura amarela" do continentalismo que só recentemente começou a se voltar para o "azul" (TILL, 2009, p. 87).

O Brasil não ficou afastado dessa cultura. O que se observa, é que ao longo das últimas três décadas, fruto de políticas de governo, ocorreu um enfraquecimento da Marinha Mercante e uma desvalorização, de maneira geral, da importância de se possuir uma Marinha forte<sup>19</sup>.

Till (2009) denomina essa cultura de "*sea blindness*" ou seja, uma "cegueira marítima" que é lamentada pelos tradicionalistas navais de todo o mundo. As sociedades particularmente afetadas por tal cegueira do mar provavelmente encontram reais dificuldades em desenvolver seu poder marítimo. Portanto, se os governos não a combatem, todos os aspectos de seu poder marítimo tendem a ser degradados.

Quanto à população brasileira, após décadas sem vivenciar conflitos externos, também deixou de perceber as ameaças, tendo em vista sua complexidade, caráter difuso e mutante. A História mostra que nos períodos que antecederam as duas Guerras Mundiais, nem a população nem o governo percebiam as ameaças e não imaginavam que o Brasil entraria naqueles conflitos. Assim a "cegueira marítima" dificultou e retardou a adequada resposta e mobilização do Estado brasileiro naquelas épocas (BRASIL, 2019b, p. 12).

Esse, portanto é o grande desafio para o desenvolvimento do Poder Marítimo brasileiro, a quebra da cultura do "*sea blindness*" que, tanto sociedade, quanto governo, possuem em relação não só às potencialidades e riquezas do mar, mas também de uma cegueira sobre as ameaças que essa riqueza traz, em função de possíveis conflitos de

---

<sup>18</sup> Samuel Johnson, inglês (1709-1789), foi um escritor e crítico e uma das mais famosas figuras literárias do Sec. XVIII. Seu trabalho mais conhecido é o seu '*Dictionary of the English Language*'. Disponível em: <[http://www.bbc.co.uk/history/historic\\_figures/johnson\\_samuel.shtml](http://www.bbc.co.uk/history/historic_figures/johnson_samuel.shtml)>. Acessado em 04 de agosto de 2019.

<sup>19</sup> Este assunto será detalhado no Capítulo 5 (Nota do Autor).

interesses sobre a exploração dessa fonte de recursos e por onde passa a maioria do comércio externo nacional.

Assim, a manutenção de um consenso marítimo e a cooperação marítima é cada vez mais vista como importante para a defesa e para o desenvolvimento de um bem-sucedido sistema de comércio marítimo. Essa é uma nova aspiração e tendência que vem ganhando força em muitos países. No entanto, embora muito se busque "comandar os bens comuns globais", são as pessoas, as populações e as sociedades que são reconhecidas como os maiores "bens comuns globais". Portanto, assegurar seu apoio é provavelmente o requisito mais crucial. O comando e o controle da opinião pública fornece tal nível de vantagem militar, econômica e política, que deve ser considerado como o principal facilitador para o desenvolvimento do Poder Marítimo. Dessa forma, visualiza-se a importância da compulsória batalha travada pelos países em conquistar a opinião pública, seja ela no meio político, na mídia ou nas ruas (TILL, 2009, p. 11).

Essa "cegueira marítima" pode, também, de uma outra forma, ameaçar setores estratégicos da Base Industrial de Defesa (BID)<sup>20</sup>. De acordo com Thorpe (1986), outro aspecto que deva ser considerado, é que, a força de trabalho de empresas estratégicas para a Defesa deve estar comprometida com o objetivo maior de sua produção. Para isso, tanto os empregadores como os trabalhadores devem ser intensa e sistematicamente doutrinados em tempos de normalidade, a desejarem fortemente o sucesso das forças combatentes. Isso tem o objetivo de dar-lhes a consciência de que, em tempos de crise e de grandes sacrifícios pessoais, devam dedicar suas vidas à produção e funcionamento dos diversos materiais e serviços necessários, na mesma proporção em que os soldados dedicam suas vidas nos campos de batalha.

Assim, ainda segundo Thorpe (1986), cabe ao governo o mapeamento do nível de satisfação da força de trabalho<sup>21</sup> desses setores estratégicos, com o fito de identificar vulnerabilidades em termos de legislação, qualidade de vida, custo e benefício da cadeia produtiva, entre outros. A questão que sintetiza tudo isso é: qual seria o prejuízo para o Estado, se no pior momento de crise e necessidade de produção industrial ou de manutenção de serviços essenciais para sustentar as FA, os trabalhadores decidissem entrar em greve?

Para minimizar essa possibilidade, o Estado deve possuir um programa social que seja capaz de exercer grande influência em setores estratégicos de sua BID. Isso deve ocorrer de forma contínua e abrangente ao longo do tempo, com capacidade de gerar confiança mútua e lealdade entre o setor produtivo e o governo, com suas ações visando à uma vasta gama de condições de vida dessa força de trabalho. Considera ser essencial a educação de base, nas escolas públicas, de forma a incutir e inspirar a sociedade, desde os primeiros anos de vida, a se tornarem cidadãos patriotas (THORPE, 1986).

No âmbito da MB, um dos pressupostos básicos para se alcançar seus OBNAV consiste em “desenvolver a mentalidade marítima, a fim de sensibilizar a sociedade brasileira acerca da importância estratégica das questões que envolvam ameaças à soberania, aos interesses nacionais e à integridade territorial do País” (BRASIL, 2019b, p. 21).

Portanto, combater a “cegueira marítima” denota um significado mais amplo, que passa pela necessidade de se transmitir à sociedade brasileira o firme sentimento de nacionalidade e patriotismo, conquistando corações e mentes em prol do desenvolvimento de uma mentalidade de defesa e, em particular, de uma mentalidade marítima, sensibilizando-a

---

<sup>20</sup> Base Industrial de Defesa: é o conjunto das empresas estatais e privadas, bem como organizações civis e militares, que participem de uma ou mais das etapas de pesquisa, desenvolvimento, produção, distribuição e manutenção de produtos estratégicos de defesa, no País (BRASIL, 2016b, p. 20).

<sup>21</sup> Aqui considera-se como força de trabalho o conjunto formado pelos empregados e pelos empregadores de uma empresa (Nota do Autor).

sobre a importância do mar e da necessidade de proteção da Amazônia Azul e das LCM de interesse, para a soberania do País.



*A mentalidade marítima consiste no grau de conscientização da sociedade e dos decisores governamentais da importância do Poder Marítimo e seus elementos constituintes para a vida da Nação.*

FIGURA 1 – A Mentalidade Marítima

Fonte – BRASIL, 2019a, p. 12.

A Política de Mobilização Militar (PMM), prevê Objetivos Específicos a serem atingido pelo MD. Dentre eles, destacam-se: “a promoção de ações que contribuam para a incorporação da dimensão Defesa Nacional nos planos de desenvolvimento da infraestrutura do país, em especial nos setores de transporte, telecomunicações, saúde e energia” e “a capacitação de recursos humanos essenciais para a condução e aperfeiçoamento da Mobilização Militar” (BRASIL, 2015d).

Sobre isso, Costa (2019)<sup>22</sup>, relata que para serem levadas a efeito essas ações para fomentar, no âmbito do governo, a importância da mobilização para a Defesa Nacional ainda carecem de pessoal especializado. No entanto essa capacitação ganhou força com a abertura de mais vagas para a realização de cursos de mobilização, com a implementação do campus da Escola Superior de Guerra (ESG) em Brasília<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> Entrevista realizada com o Capitão de Mar e Guerra (Refº) Roberto Carvalho Costa, Coordenador de Mobilização Militar da Subchefia de Mobilização do Ministério da Defesa, em 27 de julho de 2019.

<sup>23</sup> Até então, cursos de Mobilização só eram ministrados na ESG sediada no Rio de Janeiro (COSTA, 2019).

### **3 O CONJUGADO ANFÍBIO COMO A BASE PRECÍPUA DAS ESTRATÉGIAS DA PROJEÇÃO DE PODER E DA DISSUAÇÃO**

De acordo com a Doutrina Militar Naval (DMN) (BRASIL, 2017), a Estratégia de Defesa “Fortalecimento da Capacidade de Dissuasão” pressupõe que o potencial para dissuadir é concretizado principalmente, pela existência de um Poder Naval que inspire credibilidade quanto ao seu emprego por atos de presença ou demonstrações de força, quando e onde for oportuno. Dessa forma,

A dissuasão caracteriza-se pela manutenção de forças militares suficientemente poderosas e prontas para emprego imediato, capazes de desencorajar qualquer agressão militar. [...] No contexto de um plano mais amplo de defesa e a fim de reprimir uma possível agressão armada, o País empregará todo o poder militar necessário e suas reservas mobilizáveis, [...] (BRASIL, 2007b, p. 36).

#### **3.2 O Poder Naval e sua Tarefa Básica de Projetar Poder sobre Terra**

O Poder Naval é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente. Permite explorar suas características intrínsecas: de mobilidade, com a capacidade de deslocar-se prontamente e a grandes distâncias; de permanência, com a capacidade de operar continuamente com independência e por longos períodos; de versatilidade, que permite alterar a postura militar, mantendo a aptidão para executar uma ampla gama de tarefas; e de flexibilidade, que permite organizar grupamentos operativos de diferentes valores em função da missão, possibilitando seu emprego gradativo. Dessa forma, contribui para a conquista e a manutenção dos Objetivos Nacionais de Defesa (OND), previstos na PND, conforme as diretrizes estabelecidas pela END (BRASIL, 2017b).

Ao serem analisados os ambientes internacional e nacional e suas projeções e considerando a Concepção Política, a PND prevê oito OND a serem alcançados e mantidos permanentemente, no âmbito de defesa. Dessa forma, destacam-se os OND-2: Assegurar a Capacidade de Defesa, para o Cumprimento das Missões Constitucionais das Forças Armadas; e OND-3: Salvar as Pessoas, os Bens, os Recursos e os Interesses Nacionais, Situados no Exterior (BRASIL, 2016b, p. 12 e 13).

Nesse sentido, a Política Naval estabelece como um dos OBNAV, obter a capacidade operacional plena, visando ao alto nível de preparo e prontidão de seu pessoal, do material, da doutrina, da organização e do adestramento. Dessa forma, o aprestamento da Força deverá contar com os sistemas de apoio da Marinha a fim de manterem os meios navais, aeronavais e de Fuzileiros Navais (FuzNav) em permanente condição de pronto emprego, contribuindo para a capacidade de pronta resposta do País (BRASIL, 2019b, p. 33).

Nesse sentido, de forma a garantir ao País a possibilidade de impor sua vontade na defesa de seus interesses e de sua soberania, faz-se mister que a MB mantenha em condições de prontidão, a sua capacidade de projetar poder sobre terra. Isso pode ser claramente identificado na END, conforme transcrito a seguir:

A fim de garantir a capacidade de projeção de poder e ampliar a de controlar áreas marítimas, a Marinha deverá dispor de meios de fuzileiros navais, em permanente condição de pronto emprego, essenciais para a defesa de instalações navais e portuárias, dos arquipélagos e das ilhas oceânicas, nas águas jurisdicionais brasileiras, para atuar, tempestiva e eficazmente, em operações de guerra naval, em atividades de emprego de magnitude e permanência limitadas, em operações humanitárias e em apoio à política externa em qualquer região que configure cenário estratégico de interesse. [...]. O Corpo de Fuzileiros Navais, força de caráter anfíbio e expedicionário por excelência, constitui-se em parcela do Conjugado Anfíbio<sup>24</sup> da Marinha do Brasil (BRASIL, 2016a, p. 27).

---

<sup>24</sup> Conjugado Anfíbio - Força Naval, com um Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais embarcado, juntamente com os meios aeronavais adjudicados, em condições de cumprir missões relacionadas às TBP (BRASIL, 2015a, p.71).

Destarte, o Poder Naval ao dispor de um Conjugado Anfíbio com caráter expedicionário<sup>25</sup>, em permanente condição de pronto emprego, além de contribuir para a Dissuasão, conquanto desaconselha ou desvia adversários reais ou potenciais de possíveis ou presumíveis propósitos bélicos, assegura a capacidade de projeção de poder sobre terra, tendo a possibilidade de posicionar uma Força Naval em qualquer ponto das AJB ou em águas internacionais, de forma estratégica, sem infringir a soberania de outros Estados. Isso possibilita um largo espectro de atividades que vai desde as ações de diplomacia, passando pelo emprego limitado da força e podendo chegar até as operações de guerra, particularmente as OpAnf (BRASIL, 2017b).

Dessa forma, o Estado brasileiro, na defesa de seus interesses, deve manter a capacidade de projetar poder sobre terra, contribuindo de forma clara e crível para a dissuasão e caso tal intento não surta efeito, deve ser capaz de empregar a força a fim de dar uma pronta resposta a qualquer tipo de ameaça ou ataque que se configure uma das HE. Ressalta-se que de acordo com a Estratégia Militar de Defesa (EMiD), à exceção de uma única, todas as demais HE são passíveis de emprego do Conjugado Anfíbio para a projeção de poder sobre terra.

Nesse sentido, os Efeitos Desejados (ED) de uma operação de projeção de poder sobre terra podem ser agrupados em dois conjuntos. O primeiro, com os seguintes ED: a conquista de área terrestre, continental ou insular de interesse; a negação do uso pelo inimigo de uma área conquistada; o despistamento; e a salvaguarda da vida humana. O segundo, com os seguintes ED: a redução do poder inimigo, pela destruição ou neutralização de objetivos importantes; a destruição ou neutralização de forças navais inimigas em suas bases, ou seus

---

<sup>25</sup> Caráter Expedicionário – se consubstancia pela existência de uma força de pronto emprego, autossustentável e adequadamente aprestada para cumprir missões por tempo limitado, sob condições austeras e em área operacional distante de sua base (BRASIL, 2013, p. 2-2).

pontos de apoio logístico; a obtenção de informações; e o apoio a operações em terra (BRASIL, 2017b, p. 1-9).

Embora todos esses ED possam ser cumpridos por diversos tipos de operações de guerra naval<sup>26</sup>, inclusive as OpAnf, os ED relacionados no primeiro conjunto só podem ser obtidos por meio da realização de uma OpAnf. Nesse sentido, ao ampliarmos essa análise e tendo por base os propósitos específicos de cada modalidade de OpAnf, identificamos que os ED de “conquista de área terrestre, continental ou insular de interesse” e “a negação do uso pelo inimigo de uma área conquistada” só podem ser obtidos pela realização de uma OpAnf, na modalidade AssAnf, em função de seus seguintes propósitos específicos:

- Conquistar área para o posterior lançamento de ofensiva terrestre;
- Conquistar área para o estabelecimento de base avançada; e
- Negar ao inimigo o uso de áreas ou instalações (BRASIL, 2008, p. 1-2).

Portanto, pode-se verificar que a capacidade de se organizar e empregar o Conjugado Anfíbio com capacidade expedicionária para a realização de uma operação de AssAnf, constitui-se na base precípua da estratégia de projeção de poder<sup>27</sup>.

### 3.3 As Capacidades da Força de Desembarque em Função de suas Composições

A OpAnf é a mais complexa dentre as operações militares. “Consiste de uma operação naval lançada do mar, por uma Força-Tarefa Anfíbia (ForTarAnf), sobre região

---

<sup>26</sup> A tarefa básica de Projetar Poder sobre Terra tem um importante subconjunto que trata da transposição da influência sobre áreas terrestres, envolvendo as seguintes operações de guerra naval: de ataque, **anfíbia**, de esclarecimento, especiais, de defesa de porto, de informação e terrestres de caráter naval (BRASIL, 2017b, p. 1-8) (Grifo nosso).

<sup>27</sup> Estratégia da Projeção de Poder - Estratégia que se desenvolve por meio da participação militar além-fronteiras, em situações que possibilitem o respeito internacional ao País, por iniciativa própria ou atendendo a solicitações provenientes de acordos externos, visando a dissuadir potenciais agressores e a apoiar os interesses nacionais relacionados com a manutenção da paz internacional, com a ajuda humanitária ou com a salvaguarda de nacionais (BRASIL, 2015a, p.110).

litorânea hostil, potencialmente hostil ou mesmo permissiva, com o propósito principal de introduzir uma ForDbq em terra para cumprir missões designadas” (BRASIL, 2017b).

Assim, pode-se dizer que, por ocasião da realização de uma OpAnf, o Conjugado Anfíbio é materializado pela ForTarAnf, que compreende uma Força Naval, com unidades navais e aeronavais e por uma ForDbq, consubstanciada por um Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav). Portanto, o Conjugado Anfíbio constitui-se em uma Força que, dependendo dos objetivos e ED da operação, deverá ser organizada por tarefas<sup>28</sup>, recebendo meios navais e aeronavais de acordo com o vulto da ForDbq, resultando em uma maior ou menor capacidade de projetar poder sobre terra.

A ForDbq, então, é um GptOpFuzNav que pode ser de três tipos, em função de seu poder de combate<sup>29</sup> e em função dele, possuir capacidade de cumprir diversas tarefas, de acordo com propósitos específicos. Pode ser uma Brigada Anfíbia (BAnf), com um efetivo em torno de sete mil militares; uma Unidade Anfíbia (UAnf), com um efetivo em torno de dois mil militares; ou um Elemento Anfíbio (ElmAnf), com um efetivo em torno de trezentos militares. Esta última, possui uma capacidade limitada à tarefas específicas, normalmente capaz de permanecer na ação por até cinco dias, sem reabastecimento. (BRASIL, 2013).

Portanto, uma ForDbq do tipo ElmAnf, em função de seu limitado poder de combate e da sua capacidade de durar na ação, não é vocacionada para a realização de OpAnf na modalidade AssAnf, uma vez que os propósitos específicos desta modalidade pressupõem o firme estabelecimento da ForDbq em terra e a efetiva conquista de área, ensejando uma

---

<sup>28</sup> Organização por Tarefas - Organização temporária a cujo comandante, especialmente designado, são atribuídos meios e efetivos provenientes de organizações ou comandos diversos para a execução de tarefas específicas em cumprimento a determinada missão (BRASIL, 2015a, p.199).

<sup>29</sup> Poder de Combate - Capacidade global de uma organização para desenvolver o combate, a qual resulta da combinação de fatores mensuráveis e não mensuráveis que intervêm nas operações, considerando-se a tropa com seus meios, valor moral, nível de eficiência operacional atingido e o valor profissional do comandante. Sua avaliação é relativa, só tendo significação se comparada com o do oponente (BRASIL, 2015a, p.211).

permanência em terra. Quanto à modalidade de OpAnf, Incursão Anfíbia (IncAnf)<sup>30</sup>, embora seus propósitos específicos<sup>31</sup> possam ser cumpridos por uma ForDbq desse tipo, em função de seu reduzido poder de combate, as possibilidades de emprego nessa modalidade sofrem grandes limitações. No entanto, é a mais apropriada para ser empregada como uma Força de Emprego Rápido (FER), fundamental para manobras de crises, podendo realizar as demais modalidades de OpAnf.

Já uma ForDbq do tipo UAnf possui capacidade, ainda que limitada, para operar continuamente em ambientes hostis de elevado potencial de ameaça. Tem capacidade de permanecer continuamente em ação por até dez dias, sem reabastecimento (BRASIL, 2013).

A UAnf, igualmente vocacionada para rápida resposta a situações de crises, possui um poder de combate que já a torna uma força mais apropriada para cumprir os propósitos de um AssAnf. Ressalta-se que a FER da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE) atualmente é baseada na UAnf. Não obstante, em função de suas características de permanência e poder de combate, não possui capacidade de cumprir o propósito específico do AssAnf de “conquistar área para o posterior lançamento de ofensiva terrestre”. Isso ocorre pelo fato de que, uma ofensiva terrestre pressupõe, após a conquista de uma Cabeça de Praia (CP)<sup>32</sup> pela ForDbq, o desembarque administrativo de no mínimo uma Brigada de Infantaria do EB<sup>33</sup> que têm que se reorganizar no interior da CP<sup>34</sup>, a fim de prosseguir na ofensiva

---

<sup>30</sup> A IncAnf, como uma modalidade de OpAnf, é uma operação lançada do mar que compreende uma rápida penetração ou a ocupação temporária de um objetivo em terra, seguida de uma retirada planejada (BRASIL, 2008, p. 5-1).

<sup>31</sup> As IncAnf, concorrem para um ou mais dos seguintes propósitos: destruir ou neutralizar material e instalações; criar uma diversão tática; inquietar o inimigo; elevar o moral da tropa (propósito psicológico); apoiar forças amigas; reconhecer uma área e obter informações; e capturar, evacuar e resgatar pessoal e/ou material (BRASIL, 2008, p. 1-2).

<sup>32</sup> CABEÇA-DE-PRAIA - Área terrestre selecionada do litoral inimigo que contém os objetivos da força-tarefa anfíbia e da força de desembarque e que, quando conquistada e mantida, assegura o desembarque contínuo de tropa e material, proporcionando espaço de manobra para operações em terra (BRASIL, 2015a, p. 53).

<sup>33</sup> A Brigada, como Grande Unidade (GU), é considerada o módulo básico de emprego da Força Terrestre, contando, no mínimo, com elementos de combate, de comando e controle e de logística (BRASIL, 2014, p. 6-6)

terrestre. No entanto, as dimensões de uma CP conquistada por uma ForDbq do tipo UAnf, em princípio, não permitem o espaço adequado para absorver uma área de reorganização para uma Grande Unidade (GU) do EB<sup>35</sup>.

Por fim, uma ForDbq do tipo BAnf, possui capacidade integral para o desenvolvimento de operações continuadas de qualquer natureza. Tem capacidade de permanecer continuamente em ação por até trinta dias sem reabastecimento, no entanto, dado ao seu vulto, de antemão já se visualiza a necessidade de um esforço de mobilização de meios navais para seu transporte. (BRASIL, 2013).

Dado ao seu poder de combate, é a força mais apropriada para o cumprimento de todos os propósitos específicos de um AssAnf e a única capaz de cumprir o de “conquistar área para o posterior lançamento de ofensiva terrestre”, permitindo o desembarque administrativo de uma BdaInfMec, que possui um efetivo aproximado de 6.100 militares<sup>36</sup>.

No entanto, o próprio doutrinador já visualizou a necessidade de mobilização de meios navais para transportar a ForDbq do tipo BAnf, o que indica uma necessidade ainda maior para o transporte das tropas do EB.

### 3.4 Os Meios Navais de Transporte de Tropas da Esquadra Brasileira

---

<sup>34</sup> Momento em que passa de uma organização administrativa de transporte para uma formação tática de combate, quando então realizará a ultrapassagem da ForDbq, deixando a Cabeça de Praia para prosseguir em operações subsequentes (Nota do Autor).

<sup>35</sup> A área necessária para a ocupação de Zona de Reunião de uma BdaInfMec, é de 16,7 Km<sup>2</sup> (BRASIL, 2017a, p. 3-3).

<sup>36</sup> Informação apresentada em aula do Curso de Estado-Maior para Oficiais Intermediários: “A Força Terrestre no contexto das Operações Anfíbias”. Realizada em 17 de julho de 2019, na Escola de Guerra Naval. Palestrantes: TC Int Marcelo Peçanha da Graça, da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME) (Nota do Autor).

Para a realização de OpAnf, a MB possui o 1º Esquadrão de Apoio que sedia os navios anfíbios com capacidade para transportar a ForDbq, seus armamentos, viaturas, equipamentos e suprimentos.

Segundo Pires (2019)<sup>37</sup>, atualmente o 1º Esquadrão de Apoio possui três navios em operação, sendo dois com capacidade para transportar tropas e um navio-tanque. São eles: o Navio Doca Multipropósito (NDM) “Bahia” (G-40); o Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) “Almirante Sabóia” (G-25); e o Navio-Tanque “Almirante Gastão Motta” (G-23).

Há, ainda mais um navio, o NDCC “Garcia D’Ávila” (G-29), porém este navio encontra-se inoperante, estando com sua Mostra de Desarmamento<sup>38</sup> programada para outubro deste ano. O Esquadrão conta ainda com um navio em período de manutenção geral, o NDCC “Mattoso Maia” (G-28). Este navio tem uma previsão de retorno às atividades, até meados de 2021, caso haja o devido fluxo de investimentos. Além desses, o Esquadrão conta com três Embarcações de Desembarque de Carga Geral e seis Embarcações de Desembarque de Viaturas e Material. (PIRES, 2019).

Estas embarcações de desembarque, na fase da Travessia<sup>39</sup> são embarcadas dentro de navios anfíbios, portanto não são consideradas para o transporte de tropas. Elas são empregadas somente para a realização do Movimento-Navio-Terra.

Considerando a disponibilidade de vagas para embarque de tropas de FuzNav em cada um dos meios disponíveis, em caso de realização de uma OpAnf, Pires (2019) informa que o NDM “Bahia” pode transportar até 290 militares e o NDCC “Almirante Sabóia”, mais

---

<sup>37</sup> Entrevista realizada com o Capitão de Mar e Guerra Helio Camargo de Toledo Pires, Comandante do 1º Esquadrão de Apoio, em 20 de agosto de 2019.

<sup>38</sup> Mostra de Desarmamento é a cerimônia com que se encerra ou se interrompe a vida militar de um navio da Armada, por motivo de baixa, definitiva ou temporária. Esta cerimônia realizar-se-á depois de expedido o ato de baixa ou de transferência para a reserva (BRASIL, 2009, p. 12).

237 militares. Isso totaliza 527 vagas para a ForDbq. Caso se concretize o retorno do NDCC Mattoso Maia, que pode transportar mais 333 militares, a capacidade de embarque da ForDbq subiria para 860 vagas.

Há ainda que se considerar a existência do navio Porta Helicópteros Multipropósito (PHM) “Atlântico”, que embora não seja um meio do 1º Esquadrão de Apoio, possui uma capacidade planejada para transporte de tropas no valor de 445 militares. Ao se considerar essas vagas, a capacidade máxima da MB para embarcar tropas para a realização de uma OpAnf passa a ser de 972 militares. podendo chegar a 1305 vagas, em 2021, caso o NDCC Mattoso Maia retorne à operação (PIRES, 2019).

### 3.5 As Carências Logísticas em Termos de Meios Navais para Projetar Poder Sobre Terra

Considerando o vulto de uma ForDbq do tipo ElmAnf, os atuais meios navais do 1º Esquadrão de Apoio ou o próprio PHM “Atlântico”, de forma independente, são capazes de transportá-la em sua plenitude, permitindo de forma adequada a organização e emprego do Conjugado Anfíbio.

No entanto, fruto da análise realizada sobre os propósitos de uma OpAnf, onde constatou-se as limitações do emprego de uma ForDbq do tipo ElmAnf e em função das disponibilidades atuais e futuras (até 2021) dos meios de transporte de tropas da Esquadra, observa-se que já não há a possibilidade de se embarcar e transportar uma ForDbq do tipo UAnf, o que limita drasticamente a capacidade de se projetar poder sobre terra por meio de uma OpAnf e torna impraticável a execução de operações de AssAnf.

---

<sup>39</sup> Travessia é a fase da OpAnf em que os componentes da ForTarAnf se movimentam dos Pontos de Embarque para a Área do Objetivo Anfíbio (AOA). Esta fase termina com a chegada do corpo principal da ForTarAnf na AOA, mais especificamente, na Área Marítima da Área de Desembarque (BRASIL, 2008, p. 9-11).

Nesse sentido, a antevisão de possível emprego das FA, caracterizada por uma HE, tendo ainda por base a PND e a END, orienta que convenha organizar as FA em torno de capacidades e não em torno de inimigos específicos. Dessa forma as FA devem alcançar suas autonomias operacionais com capacidades operacionais alternativas para o cumprimento de suas missões. Assim, deverão ser mantidos atualizados os planos estratégicos e operacionais pertinentes e também o planejamento da mobilização militar, com vistas à previsão das ações necessárias para incrementar as capacidades operacionais das FA e para atender com êxito uma HE, procurando dotá-las dos meios e serviços necessários de forma a tender as carências logísticas já identificadas (BRASIL, 2015c).

Nesse sentido, obter e manter a capacidade de embarcar e transportar, com meios navais próprios, uma UAnf, torna-se essencial para que a MB mantenha a capacidade de realizar uma operação de AssAnf, ainda que com propósitos limitados.

Assim, a fim de mitigar as carências existentes, o Plano Estratégico da Marinha (PEM) prevê Ações Estratégicas Navais (AEN) que representam os caminhos a serem seguidos pela MB, no mais alto nível, para que sejam atingidos os OBNAV. Portanto, considerando o OBNAV de Obter a Capacidade Operacional Plena (OCOP), ressalta-se a AEN OCOP-4, que prevê a promoção do desenvolvimento operacional da MB para a Defesa Nacional, com foco na capacidade de mobilização. Essa ação estratégica visa ao desenvolvimento e à elaboração de projetos de construção ou adaptação de navios para uso dual, empregando parcerias estratégicas com o setor industrial marítimo. Dessa forma, esta AEN busca suprir as carências de equipamentos da MB para a defesa dos interesses nacionais com o fortalecimento da capacidade de mobilização marítima. Tem como órgão coordenador, o Estado-Maior da Armada (EMA) (BRASIL, 2019a, p. 71).

### 3.6 A Capacidade de Mobilização como uma das Bases da Estratégia da Dissuasão

A estratégia de dissuasão<sup>40</sup> adotada pelas FA brasileiras visa a preservar a soberania e os interesses nacionais em conciliação com os interesses dos países da América do Sul. É, portanto, não somente sustentada pela superioridade econômica, tecnológica e militar, mas também pela capacidade de MN (BRASIL, 2015b).

Hoje, no ambiente internacional, o mundo vive desafios mais complexos, uma vez que o grau de previsibilidade nas relações internacionais vem se mostrando cada dia mais incerto. Conflitos étnicos, religiosos e nacionalismos exacerbados vêm se agravando, o que pode levar, a qualquer momento, a ordem mundial à uma indesejável instabilidade. Descortina-se, portanto, a possibilidade de agravamento desses tipos de controvérsias, além de disputas por áreas marítimas, pelo domínio aeroespacial e por fontes de recursos naturais, como água, alimentos e energia (BRASIL, 2016a).

A Política Nacional de Defesa (PND), de 2016<sup>41</sup>, alerta que, mesmo estando o Brasil localizado em uma das regiões mais estáveis do mundo, é mandatório considerar a volatilidade das relações internacionais. Em função dessa constante incerteza, deve o País estar preparado para enfrentar a ocorrência de uma possível crise que configure uma de suas HE, conforme previstas na EMiD, quando deverá defender seus interesses, devendo manter-se capacitado a exercer sua soberania de forma patente (BRASIL, 2016b).

Considerando, portanto, a análise de cenários nacional e internacional, é fundamental possuir a capacidade de adaptar as configurações das expressões do Poder

---

<sup>40</sup> Estratégia da Dissuasão - Estratégia que se caracteriza pela manutenção de forças militares suficientemente poderosas e prontas para emprego imediato, capazes de desencorajar qualquer agressão militar (BRASIL, 2015a, p.109).

<sup>41</sup> Em 13 de dezembro de 2018, o plenário da Câmara dos Deputados aprovou o projeto de decreto legislativo (PDS137/2018) que estabeleceu novas diretrizes para a Política Nacional de Defesa e para a Estratégia Nacional

Nacional às possíveis novas circunstâncias. Dessa forma, é fundamental poder aumentar de forma ágil, o poder das FA, estruturando os meios de defesa em torno de Capacidades Nacionais de Defesa (CND): as capacidades de Proteção, de Dissuasão, de Pronta-resposta, de Coordenação e Controle, de Gestão da Informação, de Mobilidade Estratégica e de Mobilização (BRASIL, 2016a).

Todas essas capacidades contribuem de forma balanceada para a Estratégia de Dissuasão. Assim, o Brasil deve possuir FA capazes de proporcionar de forma adequada, a proteção e uma pronta resposta em situações que ameacem os interesses e os recursos nacionais existentes, dentro e fora do território nacional e nas AJB. Particularmente quanto à ampliação da capacidade de mobilidade estratégica, visualiza-se que sejam necessárias políticas por parte do Estado brasileiro, que prevejam projetar, construir e se for o caso, adaptar a infraestrutura de transporte no País para que atenda de alguma forma, aos requisitos definidos pela Defesa. Isso permitiria sua pronta utilização de forma confiável pelas FA, com o propósito de favorecer sobremaneira o deslocamento de tropas e de todo Material de Emprego Militar (MEM), no território nacional.

Por fim, considerando a capacidade de mobilização dentro do contexto da Defesa Nacional, surge o conceito de Elasticidade<sup>42</sup>, como um dos pressupostos da MN, que traduz a capacidade de rapidamente passar da situação de paz ou de crise para a situação de conflito armado. É nesse momento em que o País deverá mobilizar meios humanos e materiais para o reforço e o atendimento das carências das FA (BRASIL, 2016a).

Esse conceito de elasticidade é de vital importância para a MB, pois é através da Mobilização Marítima que se visualiza obter prontamente, meios navais capazes de ampliar e

---

de Defesa. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/12/13/aprovadas-em-plenario-novas-politica-e-estrategia-nacional-de-defesa>>. Acessado em 26 de agosto de 2019.

sustentar o Poder Naval, conferindo credibilidade à capacidade de defesa do País, contribuindo, dessa forma, para a estratégia da dissuasão.

Assim, a defesa e o desenvolvimento do País são interdependentes, pois é a requisição de meios civis que irá atender às carências logísticas<sup>43</sup> existentes, complementando a logística das FA. Portanto o desenvolvimento das estruturas civis, particularmente nos campos econômico, industrial e científico tecnológico, com o fortalecimento da BID, se constitui em uma base essencial para a estratégia de dissuasão (BRASIL, 2016a).

---

<sup>42</sup> Elasticidade - Característica que, dispondo uma força de adequadas estruturas de comando e controle e de logística, lhe permite variar o poder de combate pelo acréscimo ou supressão de estruturas, com oportunidade, ou por intermédio da mobilização de meios adicionais, quando for o caso (BRASIL, 2016a, p. 45).

<sup>43</sup> Carências Logísticas - São os recursos logísticos e humanos, quantificados na “necessidade logística”, os quais não são passíveis de obtenção pelo escalão considerado e que são encaminhados para obtenção pelo escalão superior (BRASIL, 2015a, p. 55).

## 4 O SISTEMA NACIONAL DE MOBILIZAÇÃO

### 4.1 Considerações Preliminares

Como foi visto no capítulo anterior, a capacidade de mobilização é fundamental para o Brasil, pois em uma situação de crise ou conflito, o Poder Nacional deverá ser aplicado com ênfase na Expressão Militar, dentro do SINAMOB. É essa capacidade que deverá prover os recursos logísticos e instrumentos legais ao Sistema de Mobilização Militar (SISMOMIL), suportando, dessa forma, o efetivo emprego das FA (BRASIL, 2015c).

No caso brasileiro, onde a economia nacional ainda se encontra em fase instável, com sérias restrições de orçamento, os investimentos com defesa foram sistematicamente contingenciados, gerando com o passar dos anos, grandes necessidades logísticas. Algumas delas hoje, só podem ser sanadas com a mobilização.

### 4.2 A Mobilização Nacional, seus principais dispositivos legais e sua inserção na Política Nacional de Defesa e na Estratégia Nacional de Defesa

De acordo com a Doutrina Básica de Mobilização Nacional (DBMN)<sup>44</sup>, cabe à Logística Nacional a adoção de ações no sentido de prever e prover, dentro da capacidade do Poder Nacional, os recursos necessários, ao atendimento das ações impostas pela END. No entanto, certas demandas certamente excederão à sua capacidade de provisão em tempo hábil,

---

<sup>44</sup> Doutrina Básica de Mobilização Nacional - aprovada pelo Presidente da República, através da Exposição de Motivos N° 006, de 14 de setembro de 1987, da então Secretaria de Assessoramento da Defesa Nacional (SG/SCN). Disponível em: <<https://www.defesa.gov.br/component/content/article/145-forcas-armadas/estado-maior-conjunto-das-forcas-armadas/doutrina-militar/13188-publicacoes>>. Acessado em 29 de agosto de 2019.

em função de uma ameaça externa iminente. Isso imporá ao Estado brasileiro lançar mão da MN (BRASIL, 1987).

Em 1988, com a promulgação da nova Constituição brasileira, a possibilidade do Estado brasileiro decretar uma MN em caso de agressão externa, ficou consignada no Artigo 22<sup>45</sup> e no Artigo 84<sup>46</sup>. Porém, somente em 2007 foi sancionada a Lei número 11.631, que dispôs sobre a MN, tendo criado ainda, o SINAMOB. Esta Lei foi regulamentada um ano mais tarde, pelo Decreto número 6.592/2008. Segundo esse ordenamento jurídico, a MN consiste em um conjunto de ações estratégicas, divididas em duas grandes fases: a Fase do Preparo e a Fase da Execução.

A Fase do Preparo independe de ameaça ou agressão estrangeira e consiste de ações planejadas pelo SINAMOB para serem realizadas por todos os seus órgãos componentes<sup>47</sup> de forma contínua, metódica e permanente, a fim de tornar exequível e oportuna a obtenção de recursos de toda ordem, para apoiar a expressão militar do poder nacional. Essas ações têm objetivo de atuar diretamente no Potencial Nacional<sup>48</sup>, com vistas a ampliar sistematicamente, o Poder Nacional em todas as suas expressões (BRASIL, 2007a).

Assim, é na Fase de Preparo que o SINAMOB deva acompanhar constantemente as ações adotadas pela Logística Nacional, identificando as necessidades e equacionando as possíveis soluções para transferir meios de toda ordem, com o propósito de preparar a nação

---

<sup>45</sup> Compete privativamente à União legislar sobre: [...] defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional (BRASIL, 1988, art. 22, XXVIII).

<sup>46</sup> Compete privativamente ao Presidente da República: [...] declarar guerra, no caso de agressão estrangeira, autorizado pelo Congresso Nacional ou referendado por ele, quando ocorrida no intervalo das sessões legislativas, e, nas mesmas condições, decretar, total ou parcialmente, a mobilização nacional; (BRASIL, 1988, art. 84, XIX).

<sup>47</sup> O SINAMOB é composto pelos seguintes órgãos: I - Ministério da Defesa; II - Ministério da Justiça; III - Ministério das Relações Exteriores; IV - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; V - Ministério da Ciência e Tecnologia; VI - Ministério da Fazenda; VII - Ministério da Integração Nacional; VIII - Casa Civil da Presidência da República; IX - Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República; e X - Secretaria de Comunicação de Governo e Gestão Estratégica da Presidência da República (BRASIL, 2007a, art. 6º).

<sup>48</sup> POTENCIAL NACIONAL - Conjunto de recursos humanos e dos meios de que dispõe a Nação, em estado latente, passíveis de serem transformados em poder (BRASIL, 2015a, p.219).

para a condução de um conflito. Portanto três grandes tarefas se impõem nessa Fase: planejar todas as atividades relacionadas com a execução da mobilização; tomar medidas que incentivem e fortaleçam o Poder Nacional e facilitem a transformação do Potencial em Poder; e exercitar essas atividades, testando-as e corrigindo suas possíveis falhas. Esta última, em particular, é de especial importância, cabendo ao MD planejar e realizar exercícios que possam testar e refinar os planos, realimentando o processo e procedimentos a serem adotados na Fase da Execução (BRASIL, 1987).

Já na Fase da Execução, a partir da decretação da MN, o ato do Presidente da República fixará, dentre outros, a requisição e a utilização de bens e serviços, respeitada a legislação específica. Assim, serão desencadeadas todas as ações práticas para a obtenção dos recursos necessários que atendam às carências logísticas, de forma a transferi-los para a Expressão Militar (Lei Nº 6.592/2008, art. 29).

No entanto, a obtenção dos recursos e dos serviços previstos na Lei, dar-se-á em situações de emergência, pela aprovação de normas especiais previamente elaboradas na fase de preparo (BRASIL, 2015c).

Para tal é fundamental a preparação de dispositivos legais, previamente coordenados entre os poderes nacionais e se possível, com as empresas detentoras dos meios a serem mobilizados, para que sejam prontamente aprovados e colocados em vigor, quando necessário, de forma a possibilitar a mobilização pelo processo mais rápido e menos danoso para o País.

Isso cresce de importância porque, de acordo com a Doutrina de Mobilização Militar (DMM), existem vários métodos de obtenção de recursos após a decretação da mobilização. Entre eles, destacam-se os seguintes:

- Compra: mediante pagamento, sendo o processo mais aconselhável e normal;

- Confisco: apropriação sumária e de forma controlada, em caráter punitivo, sem pagamento, para utilização militar; e
- Requisição: imposição do fornecimento mediante ordem escrita e assinada por autoridade competente, sendo o pagamento, normalmente, realizado posteriormente (BRASIL, 2015b, p.15),

Nesse sentido, a Política de Mobilização Nacional (PMN) consiste em um conjunto de orientações com o objetivo de impulsionar o Estado brasileiro para o preparo e a execução da MN. Ela prevê treze Objetivos Específicos, dentre os quais destaca-se: a incorporação da dimensão defesa nacional nos planos de desenvolvimento da infraestrutura do País, em especial nos setores de transporte, telecomunicações, saúde e energia. Este objetivo visa a orientar o SINAMOB para planejar e prever ações a serem realizadas pelos diversos órgãos do sistema para atender, sempre que possível, em suas ações e projetos de desenvolvimento, as demandas da Defesa Nacional (BRASIL, 2010a).

Essa ação busca gerar uma mentalidade conjunta de mobilização, nos altos escalões do governo que compõem o SINAMOB, de planejar e desenvolver tecnologias de uso dual<sup>49</sup>.

Outro objetivo que pode ser destacado é: a implementação de ações que visem a dotar a MN de um arcabouço jurídico-institucional adequado às suas necessidades (BRASIL, 2010a).

Neste objetivo observa-se que ações e ingerências devam ser adotadas pelo SINAMOB, junto ao Poder Executivo e Legislativo, respectivamente, para que não hajam empecilhos de ordem jurídica às ações compulsórias de mobilização, por ocasião de requisições de bens e recursos da sociedade civil.

Por último, ressalta-se o objetivo de sustentação da capacidade das FA para o enfrentamento de agressão estrangeira, onde observa-se a necessidade de coordenação de todos os membros do SINAMOB de forma a garantir a contínua transformação do Potencial Nacional em Poder Nacional, de forma a fortalecer a Mobilização Militar (BRASIL, 2010a).

Isso visa a garantir um contínuo fluxo de recursos de toda ordem, desde os tempos de normalidade, fortalecendo o Poder Nacional, de forma a sustentar, em tempos de crise, a capacidade de combate das FA.

Nesse sentido, a PND, como um documento de mais alto nível do País em questões de Defesa, prevê a integração de esforços do Estado brasileiro para consolidar seu Poder Nacional e alcançar e manter os Objetivos Nacionais (BRASIL, 2016b).

Portanto, a MN, particularmente na Fase do Preparo, constitui-se em um instrumento primordial de contribuição para o desenvolvimento da pesquisa e inovação em setores da sociedade civil e da BID, que atendam, de forma dual, aos interesses do desenvolvimento do País e da Defesa Nacional.

Assim, a MN constitui-se em uma grande capacidade que deva possuir o Estado brasileiro como um componente essencial que contribui para tornar crível sua capacidade de dissuasão, uma vez que permite a real possibilidade de aumento de capacidades operacionais e proporciona meios e recursos adequados para a sustentação das FA no enfrentamento de ameaças externas (BRASIL, 2016b).

Uma vez decretada a Mobilização, inicia-se a fase da execução. Essa fase pressupõe a imediata transferência de recursos do Poder Nacional para o atendimento das carências logísticas. Nesse processo, faz-se mister a busca constante da capacidade de

---

<sup>49</sup> Tecnologia de uso dual – Aquela tecnologia que pode ser utilizada para produzir ou melhorar bens ou serviços de uso civil ou militar (LONGO, 2010, p. 5).

mobilização<sup>50</sup>. Dessa forma, a fase da execução da mobilização exige medidas em todas as expressões do Poder Nacional. Dentre elas, ressaltam-se as Expressões Econômica e Militar. A Expressão Econômica é a base dos recursos tangíveis a serem empregados pela Expressão Militar. Desse modo, em uma situação de crise, a nação que dispuser de maior capacidade econômica terá vantagem significativa. Já na Expressão Militar, serão as FA as grandes utilizadoras dos recursos mobilizados (BRASIL, 1987).

Thorpe (1986), em sua obra *Logística Pura*, afirma que, como as guerras se constituem em acirradas competições na mobilização de recursos, o contendor que for mais eficiente no controle de suas finanças para prover e sustentar o combate, terá vantagem significativa. Nesse sentido, orienta para a identificação sistemática e eliminação de desperdícios e redundâncias desnecessárias.

A fase da execução é completamente dependente da fase do preparo. A celeridade em que uma crise pode evoluir, impõe ao Estado brasileiro a responsabilidade de desenvolver cuidadosamente e continuamente a preparação de suas expressões do poder, em tempo de normalidade, de forma a possibilitar uma ágil transição para a fase da execução. A busca constante para ampliar a interoperabilidade<sup>51</sup> entre as FS contribui sobremaneira para otimizar os custos militares.

#### 4.3 O Sistema Nacional de Mobilização

---

<sup>50</sup> Capacidade de Mobilização - Grau de aptidão que tem uma Nação de, em tempo oportuno, passar de uma situação de paz para uma de guerra, com o máximo de eficácia e um mínimo de transtornos para a vida nacional (BRASIL, 1987, p.12).

<sup>51</sup> Interoperabilidade - Capacidade de forças militares nacionais ou aliadas operarem, efetivamente, de acordo com a estrutura de comando estabelecida, na execução de uma missão de natureza estratégica ou tática, de combate ou logística, em adestramento ou instrução. O desenvolvimento da interoperabilidade busca otimizar o emprego dos recursos humanos e materiais, assim como aprimorar a doutrina de emprego das Forças Armadas. A consecução de um alto grau de interoperabilidade está ligada diretamente ao maior ou menor nível de

O SINAMOB constitui-se em um conjunto de órgãos governamentais que devam atuar ordenadamente e de forma integrada, com o intuito de planejar e realizar a MN. Possui o MD como seu órgão central, que tem a atribuição de coordenar os demais órgãos componentes. O sistema está estruturado sob a forma de direções setoriais que responderão pelas necessidades da MN nas áreas política, econômica, social, psicológica, de segurança e inteligência, de defesa civil, científico-tecnológica e militar. Além disso, tem a atribuição de integrar as capacidades dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (BRASIL, 2007a).

Dentre as competências do SINAMOB, ressalta-se a de prestar assessoramento direto e imediato ao Presidente da República na definição das medidas necessárias à MN; formular a PMN; elaborar o Plano Nacional de Mobilização (PNM) e os demais documentos relacionados com a MN (BRASIL, 2007a).

De acordo com Costa (2019), um dos maiores óbices à MN é a dificuldade de coordenação entre os órgãos componentes do SINAMOB. A falta de integração entre os ministérios com relação a esse tema é materializada pela falta de conscientização das pessoas sobre a importância da MN para a defesa, segurança e desenvolvimento do País.

Segundo Lima (2019), o PNM doutrinariamente precisa nascer da junção dos Planos de Mobilização Setoriais. Porém o único Subsistema organizado até hoje é o SISMOMIL, que por vezes legisla sobre outros Subsistemas, como é caso da Mobilização Industrial, que pertence ao Econômico, de acordo com Manual Básico de Mobilização Nacional. No entanto, mesmo com essa ótica, não conseguem ultrapassar a barreira imposta pelas HE ultrassecretas, caso agravado para os demais Subsistemas, que doutrinariamente

---

padronização de doutrina, procedimentos, documentação e de material das Forças Armadas. São os seguintes níveis de padronização: compatibilidade, intercambialidade e comunalidade (BRASIL, 2015a, p.151).

teriam que fazer seus Planos de Mobilização a semelhança do militar. Nesse sentido, como principais óbices identificados surgem:

- a não priorização, nos últimos anos, para realização do curso da MN, da ESG, para o pessoal afeto ao setor Mobilização, dos órgãos componentes do SINAMOB, incluindo o MD e os Estados-Maiores das Forças Singulares (FS). Isso dificultou a disseminação do conhecimento sobre o assunto;

- a falta de disseminação da DBMN e o Manual Básico de Mobilização Nacional, por não serem publicações do MD e sim do órgão de direção geral anterior. O Manual Básico ainda tem o agravante de ser menos conhecido ainda, por ser classificado como reservado;

- a pouca importância dada, de forma geral, à Política Governamental de Mobilização Nacional e à Diretrizes Governamentais de Mobilização Nacional, ambas em vigor, o que faz com que o assunto Mobilização seja pouco compreendido, resultando em falta de prioridade para o assunto, seja no campo Militar ou no campo Civil;

- o impasse que envolve o trâmite das Listas de Necessidades (LN), sendo estas, doutrinariamente, fundamentais para confecção dos diversos Planos de Mobilização<sup>52</sup>;

- a ausência dos Subsistemas não militares do SINAMOB, nos planejamentos de emprego conjunto das FA, onde se tratam das HE. Isso não cria a visão dos demais setores sobre a necessidade de que cada um tenha que saber para onde deva direcionar os seus Planos Setoriais de Mobilização; e

- obstáculos para se imprimir no SINAMOB uma cobrança assertiva quanto ao desenvolvimento das tarefas dos Subsistemas de Mobilização. Isso se dá, em princípio,

pelo fato de que a célula de MN, que é um órgão de assessoria direta presidencial, está localizada dentro de um dos Subsistemas. O primeiro órgão de Direção Geral da Mobilização Nacional foi a Secretaria-Geral do Conselho de Segurança Nacional, ligada ao Presidente da República, que elaborou a Doutrina e o Manual de Mobilização Nacional, ainda em vigor. Inclusive, a DBMN previu, como requisito de Alto Nível, para o SINAMOB, que "o Órgão Central do Sistema Nacional de Mobilização deve situar-se no mais alto nível...", porém o Órgão encontra-se hoje no MD, no mesmo nível dos demais subsistemas e lado a lado com o subsistema militar, que muitas vezes acaba sendo confundido como o nacional. Pode-se constatar ainda que no Decreto que regulamentou a Lei de MN (BRASIL, 2008b) não trata sobre a necessidade de posicionamento de alto nível. Fruto disso, constata-se uma dificuldade, por parte do Órgão Central, em comandar efetivamente os subsistemas, fato agravado pela falta de importância dada ao tema Mobilização.

Ressalta-se o Subsistema Setorial de Mobilização Militar, sob a direção do MD, que tem o propósito de assegurar o emprego contínuo, adequado e oportuno dos meios e das condições necessárias para o enfrentamento militar da agressão estrangeira e o Subsistema Setorial de Mobilização Política, sob a direção, na área interna, da Casa Civil da Presidência da República, com o propósito de coordenar a adaptação do ordenamento jurídico, criando instrumentos legais que garantam ao Estado o atendimento das necessidades de MN (BRASIL, 2008b).

Ainda segundo Costa (2019), há a necessidade de se aperfeiçoar a legislação sobre o assunto, com um marco jurídico-institucional referente às atividades de Mobilização Militar.

---

<sup>52</sup> Esse assunto será visto de forma detalhada no item seguinte, 4.4 – O Sistema de Mobilização Militar. (Nota do Autor).

Nesse sentido, segundo Lima (2019)<sup>53</sup> a antiga Lei de Requisições, aprovada originalmente pelo Decreto Lei (DL) Nr.º 4.812, de 8 de outubro de 1942, foi promulgada para servir como arcabouço jurídico para o Decreto nº 10.451, de 16 de Setembro de 1942 que previa a mobilização geral do País em função da entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Porém, com o fim da guerra, a Lei foi tornada sem efeito pelo DL Nr.º 8.090/1945. No entanto, naquele mesmo ano, o DL Nr.º 8.090 foi revogado por outro, o DL Nr.º 8.158. Isso gerou questionamentos quanto a irrevogabilidade decorrente da sucessão de leis versando sobre mesmo assunto e revogando os dispositivos anteriores. Sobre essa lacuna, em 1954 o então Estado Maior das Forças Armadas (EMFA - hoje Estado Maior Conjunto das Forças Armadas - EMCFA) apresentou um anteprojeto de uma nova Lei de Requisições, à Casa Civil, para apreciação dos demais ministérios. No entanto, dado ao embrolho jurídico, o EMFA, em 1962, realizou uma consulta junto a Consultoria Geral da República (CGR), publicada no Diário Oficial da União, de 22 de junho de 1964, na qual o consultor afirma a revogabilidade do DL Nr.º 4.812/42, com aprovação de parecer do então Presidente da República, deixando clara a ausência de uma lei específica que trate de requisições. Porém, por si só, este ato não foi capaz de pacificar o assunto, uma vez que vários autores continuaram a considerar DL Nr.º 4.812/42 como possivelmente válido.

Recentemente, o MD realizou uma consulta à Advocacia-Geral da União (AGU) sobre a validade ou não da Lei de Requisições de 1942 e em função do parecer de 1962 da CGR. A AGU emitiu, então, o parecer Nr.º 00115 de 2017 concluindo que, por no Brasil não haver o instrumento da repristinação<sup>54</sup>, o DL nº 4.812/1942 está definitivamente revogado.

---

<sup>53</sup> Entrevista realizada com o Capitão de Mar e Guerra Carlos Renato Andrade de Lima, Gerente da Seção de Coordenação da Mobilização Nacional do Ministério da Defesa, em 11 de julho de 2019.

<sup>54</sup> A repristinação é o instituto jurídico pelo qual a norma revogadora de uma lei, quando revogada, traz de volta a vigência daquela revogada originariamente. No sistema brasileiro infraconstitucional a repristinação não é admitida. Disponível em: <<https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/2220750/o-que-se-entende-por-repristinacao-anna-marcia-carvalho-biz>>. Acessado em 19 de agosto de 2019.

Esse parecer da AGU foi enviado, pelo MD, para o conhecimento da ESG e para a Casa Civil (LIMA, 2019).

Nesse sentido, segundo LIMA (2019), compete, portanto, à Casa Civil, como membro do Subsistema de Política Interna do SINAMOB, coordenar a criação de uma nova Lei de Requisição, de forma a ser promulgada como instrumento necessário para atender às demandas do PNM.

Dessa forma, o caminho para a elaboração do PNM passa pelo cumprimento da PMN, que prevê as Diretrizes Governamentais de Mobilização Nacional como orientações aos órgãos componentes do SINAMOB, para a elaboração de suas diretrizes e de seus planos setoriais. Dentre elas, destaca-se inicialmente, a de promover o desenvolvimento da doutrina de MN; intensificar a cooperação entre as instituições científicas e tecnológicas, militares e civis, as universidades e a indústria em atividades de pesquisa e de desenvolvimento de produtos de interesse da MN e ampliar a capacidade de desenvolver e produzir bens e serviços de interesse da MN (BRASIL, 2010a).

Cabe, portanto, ao MD, coordenar o desenvolvimento, de forma conjunta, das doutrinas de mobilização das FS, devendo, ainda, manter a sua doutrina de mobilização militar em consonância com o ordenamento jurídico nacional. Observa-se adicionalmente, a necessidade de se ampliar e incentivar o conceito da Tríplice Hélice<sup>55</sup>, fomentando o desenvolvimento integrado entre a pesquisa de tecnologias autóctones visando à produção pela indústria nacional de defesa de produtos com foco no uso dual e seu consequente

---

<sup>55</sup> A tríplice hélice da inovação - Desenvolvida por Henry Etzkowitz e Loet Leydesdorff, a abordagem chamada tríplice hélice parte da premissa de que a inovação é dinâmica e sustentável a partir da articulação entre três atores sociais: a universidade, a iniciativa privada e o poder público. O argumento considera a sociedade contemporânea, que se sustenta com base nos avanços da ciência e da tecnologia. Pensar o mundo contemporâneo é pensar em como a ciência construiu um modelo de sociedade, tendo o conhecimento como elemento propulsor dos ecossistemas sociais existentes. Disponível em: <<https://www.medialab.ufg.br/n/99799-a-triplice-helice-da-inovacao>>. Acessado em 15 de julho de 2019.

emprego no meio civil, que possam ser também de emprego das FA por ocasião da necessidade de MN.

Portanto, caberá ao MD confeccionar o Plano Nacional de Mobilização, pela consolidação de todos os planos setoriais elaborados pelos órgãos componentes do SINAMOB (BRASIL,2010a).

#### 4.4 O Sistema de Mobilização Militar

O SISMOMIL, constitui-se em um subsistema setorial do SINAMOB, tem o propósito de coordenar e integrar as FS na realização das fases da Mobilização Militar. O SISMOMIL é formado pelo Sistema de Mobilização Marítima (SIMOMAR), pelo Sistema de Mobilização do Exército (SIMOBE) e pelo Sistema de Mobilização Aeroespacial (SISMAERO) (BRASIL, 2015d).

A concepção do funcionamento do SISMOMIL fundamenta-se em ligações sistêmicas entre seus componentes, sob coordenação do MD, sem vínculos de subordinação, tendo como atividades básicas, para cada HE formulada ou capacidade operacional essencial prevista, o planejamento, preparo e execução da mobilização. Assim, a estrutura do SISMOMIL é composta de um Órgão de Direção Setorial da Expressão Militar (ODSEM), cujas atribuições são exercidas pelo MD, por intermédio do EMCFA, e do SIMOMAR, SIMOBE e SISMAERO, com seus correspondentes Órgãos Centrais de Direção (OCD) de acordo com a figura 2 (BRASIL, 2015c).

Assim, por ocasião dos planejamentos de Mobilização Militar, o SISMOMIL deve prever ações junto às empresas identificadas como mobilizáveis, de forma a lograr a pronta obtenção dos recursos necessários ao atendimento das carências logísticas das FA (BRASIL, 2015d).

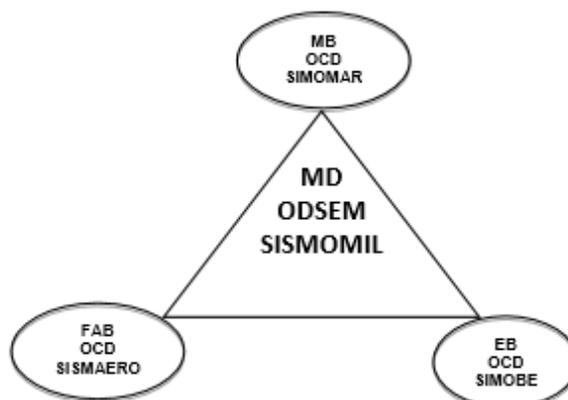


FIGURA 2 – A estrutura do SISMOMIL  
 Fonte – BRASIL, 2015mmm, p. 36.

Segundo Costa (2019), dentre as principais iniciativas que vem sendo tomadas pelo MD no sentido de aperfeiçoar a DMM, está o estudo para melhoria e atualização do SISMOMIL, com a criação e manutenção de um sistema único de cadastramento de empresas para apoio à decisão. Tem havido uma evolução do Módulo de Empresas Mobilizáveis (MODEMOB) no Sistema de Informações Gerenciais de Logística e Mobilização de Defesa (Sistema APOLO)<sup>56</sup>. Recentemente, pela Portaria Normativa nº 34/GM-MD, de 17 de junho de 2019, foi aprovada a publicação MD 41-N-01 – Normas para o Cadastramento e Credenciamento de Empresas Mobilizáveis.

Além disso, o MD, em situação de normalidade, empreende ações de preparo para a mobilização com a aplicação de seus recursos oriundos do orçamento, de acordo com as regras do mercado, não estando o setor privado obrigado a cumprir as demandas do MD. Tal obrigação passa a ser possível somente por ocasião da decretação da MN, pelo Presidente da República. Dessa forma, é na Fase da Execução que a ocorrência da intervenção do Estado brasileiro nos meios de produção, de forma compulsória, é possível. O Estado passa a adquirir, com os limites e garantias previstos em lei, a capacidade de obrigar agências

<sup>56</sup> O Sistema APOLO, do MD, proporciona as ferramentas por meio das quais as informações de apoio à Logística de Defesa, Mobilização Militar e Mobilização Nacional são coletadas, geradas, processadas e disseminadas, no nível estratégico (Nota do Autor).

governamentais, empresas públicas e privadas e também aos governos dos Estados e Municípios a fornecerem recursos necessários para apoiar as Operações Militares (BRASIL, 2015b).

Como o orçamento do MD e, conseqüentemente, das FS, tem sido exíguo ao longo dos anos, a capacidade de implementar diversas atividades nesse setor tem ficado em segundo plano.

De acordo com Costa (2019), uma das principais dificuldades para atender aos objetivos e diretrizes da PMM são as limitações orçamentárias impostas às FA, o que dificulta em muito as ações necessárias para o “Preparo da Mobilização Militar”. No entanto, o MD com vistas a mitigar essa dificuldade, vem adotando medidas visando à criação do Programa Orçamentário 0008 – Preparo da Mobilização Militar.

Essas obtenções tem origem no Planejamento da Mobilização Militar, através das LN, pelas quais serão identificadas as demandas decorrentes da possibilidade de ocorrência de uma das HE das FA ou para atingir uma capacidade operacional prevista para as Forças (BRASIL, 2015c).

Nesse ponto observa-se que as LN não necessariamente devam ser preparadas por ocasião da iminência da concretização de uma das HE, mas sim para recuperar ou complementar uma capacidade das FA que esteja degradada por motivo diverso e já se tenha o conhecimento dos meios e recursos necessários para a sua recomposição.

As LN constituir-se-ão em insumos para uma base de dados processados por meio da aplicação da Sistemática de Planejamento de Emprego Conjunto das Forças Armadas (SisPECFA). Daí resultam as carências de mobilização, ou seja, aquelas demandas que ultrapassam a capacidade logística das Forças. Portanto, o trabalho da Mobilização Militar para a obtenção dessas carências tem início nas FS, que subsidiam o SISMOMIL, terminando com o trabalho do SINAMOB, que consolida todas aquelas necessidades não atendidas,

oriundas das LN. Ressalta-se, no entanto, que a atividade de Mobilização Militar é cíclica, mantendo-se atualizada em função de revisões periódicas dos planos estratégicos, acompanhando, portanto, as evoluções da conjuntura em que foram concebidos (BRASIL, 2015c).

Assim, pode-se verificar que as carências de mobilização devam ser revistas constantemente em função da evolução das carências logísticas de cada FS.

Importante observar que, a fim de não comprometer o sigilo dos Planejamentos e Operações, as LN devam ser ostensivas, com a obrigatoriedade de não fazerem menção ou possibilitar qualquer indicação da manobra referente à HE a que esteja associada. Isso visa a proporcionar agilidade no trâmite pelos sistemas logístico e de mobilização. (BRASIL, 2015c, p. 42).

Aqui observa-se uma incongruência no processo, pois o entendimento atual do MD é que as LN devam acompanhar a classificação sigilosa das HE.

De acordo com a palestra proferida pelo Senhor Contra-Almirante Ricardo Pereira da Silva, Subchefe de Logística do EMA, ao C-PEM, no dia 16 de maio deste ano, foi apresentado que o maior desafio da Divisão de Mobilização no preparo da Mobilização Marítima é a não confecção dos Planos de Mobilização pelas Forças. Segundo ele os Estados-Maiores (EM) das diversas Forças subordinadas não têm recebido as LN relativas às HE, por serem anexos dos planos decorrentes, portanto, classificadas como Ultrassecretas. Isso vem impossibilitando os EM a desenvolverem seus Planos de Mobilização.

Também, segundo Lima (2019), o impasse atualmente para a elaboração dos Planos de Mobilização previstos é a necessidade de se trabalhar nos mais diversos níveis com as LN, para se identificar as carências logísticas. Porém essas listas são classificadas como ultrassecretas, por serem fruto de estudos das HE. No entanto, afirma que tal impasse vem sendo tópico de debate no âmbito do MD, uma vez que há a solicitação oriunda das próprias

FS, que querem poder desenvolver seus planos conforme prevê a doutrina, mas não recebem as LN. Segundo ele, no MD existem pontos de vistas logísticos a favor de descaracterizar ou desclassificar as LN para desenvolvimento dos planos, e outros com viés mais operacional que julgam não ser possível tal desclassificação.

Adicionalmente, segundo Costa (2019), essa dificuldade também aparece para o cumprimento, por parte do MD, do Objetivo Específico XIV constante da PMM, que prevê a elaboração e acompanhamento dos planos de mobilização e de desmobilização no âmbito do Subsistema Setorial de Mobilização Militar. Salientou não existir, atualmente, os planos de mobilização devido à restrição existente pela classificação dos planejamentos. No entanto, ressaltou que está em andamento, no âmbito do MD, vários grupos de Trabalho com a finalidade de encontrar uma solução para esta limitação. Adicionalmente foi informado que o ministério está trabalhando na elaboração de um “Manual de Planejamento da Mobilização Militar”, com o propósito de normatizar os modelos de planos de mobilização e também resolver a questão da classificação de sigilo das LN.

Nesse sentido, nos dias 13 e 14 de agosto deste ano, o MD promoveu a XI Jornada de Interoperabilidade Logística, em Brasília, onde esse assunto do sigilo das LN foi abordado. Os dois grupos de trabalho formados para estudarem os assuntos do seminário sugeriram a confecção das LN como prevê o Manual de Mobilização Militar, classificadas como ostensivas (LIMA, 2019).

#### 4.5 A Mobilização Industrial

Em caso de decretação da MN, em função da efetivação de uma das HE ou na iminência de sua concretização, a Mobilização Industrial é uma atividade desenvolvida na Expressão Econômica do Poder Nacional, sob a orientação da Expressão Militar, a fim de

suprir as carências de toda ordem (Carências de Mobilização) não atendidas pela Logística Militar. Com o advento da Lei nº 12.598, de 2012, foram estabelecidos os conceitos de Produto de Defesa (PRODE)<sup>57</sup>, Produto Estratégico de Defesa (PED)<sup>58</sup> e Sistema de Defesa (SD)<sup>59</sup> (BRASIL, 2015c).

Nesse sentido, os meios navais oriundos da Marinha Mercante, capazes de prover o transporte de pessoal e material, atendendo, dessa forma, as carências logísticas nessa área, poderiam ser classificados, em princípio, como PED, pois se constituem em meios de transporte imprescindíveis para possibilitar o emprego pleno da força naval, portanto, de interesse estratégico para a defesa nacional.

Portanto, o planejamento e a execução da Mobilização Industrial está firmemente relacionado com a preparação prévia de projetos, com a fabricação de estruturas e dispositivos para rápida adaptação de navios, por exemplo, que demandariam tempo, recursos e testes, inexistentes em tempos de conflito. Assim, a produção desses meios deverá fazer parte de um plano de mobilização, obtendo-se as quantidades mínimas necessárias ao atendimento das carências das FA (BRASIL, 2015c).

Ainda, considerando a interoperabilidade, quando se fala em projetos de fabricação de NM passíveis de serem empregados pelas FA, há que se coordenar o atendimento dos requisitos operacionais das FS de forma integrada. É aqui que se visualiza uma ação direta do MD.

Isso se embasa na DMM, quando prevê, dentro da concepção do planejamento da mobilização militar, que é na Fase do Preparo, após o confronto entre a capacidade da

---

<sup>57</sup> PRODE - todo bem, serviço, obra ou informação, inclusive armamentos, munições, meios de transporte e de comunicações, fardamentos e materiais de uso individual e coletivo utilizados nas atividades finalísticas de defesa, com exceção daqueles de uso administrativo (BRASIL, 2015c, p.29).

<sup>58</sup> PED - todo Produto de Defesa que, pelo conteúdo tecnológico, pela dificuldade de obtenção ou pela imprescindibilidade, seja de interesse estratégico para a defesa nacional (BRASIL, 2015c, p.29).

Logística, considerando suas necessidades e disponibilidades, a ação de prever e planejar atividades e medidas que contribuam para o fortalecimento do Poder Militar. É, portanto, buscar soluções alternativas para aquelas necessidades a serem atendidas na Fase de Execução, em tempo hábil, com celeridade e compulsoriamente. Dessa forma, considera a possibilidade de nacionalização, bem como a padronização e a catalogação de PRODE, visando à interoperabilidade entre as FS (BRASIL, 2015c).

Com relação as possibilidades de nacionalização, padronização e catalogação de PRODE, entende-se que possam ser atendidas por projetos nacionais para a construção de NM, em estaleiros nacionais. Além disso, NM já em operação podem ser catalogados, desde que atendam, por modificações e ou adaptações projetadas e testadas, com base nos requisitos da MB/MD. Isso permitiria sua catalogação como PRODE e ou PED.

#### 4.6 O Sistema de Mobilização Marítima

A Mobilização Marítima consiste em um conjunto de atividades sistêmicas, levadas a efeito pela MB, com relação à previsão das necessidades de complementação das funções logísticas e ao planejamento antecipado de seu atendimento, para fazer face a uma situação de emergência decorrente da efetivação de uma HE ou na iminência de sua concretização. Nesse sentido, o SIMOMAR insere-se como instrumento básico para o atingimento desse propósito (BRASIL, 2010b).

O planejamento da mobilização na MB, em virtude da dimensão das atividades ligadas ao Preparo da Mobilização, deve ser, sempre que possível, antecipado. Assim, visando ao planejamento da mobilização, deverá ser elaborado o Plano de Mobilização Marítima, por

---

<sup>59</sup> SD - conjunto inter-relacionado ou interativo de PRODE que atenda a uma finalidade específica (BRASIL, 2015c, p.29).

HE, integrando-se os dados informados pelos subsistemas do SIMOMAR. A consolidação dessas informações recebidas será elaborada pelo EMA, Órgão Central de Direção do SIMOMAR (BRASIL, 2010b).

Segundo Albuquerque (2019)<sup>60</sup>, a tarefa de elaborar e manter atualizados, os planos afetos à mobilização marítima ainda não foi concluída<sup>61</sup>. Os principais óbices apontados foram a falta de pessoal dedicado ao desenvolvimento dos planos e a falta de prioridade para o tema mobilização.

Como visto anteriormente, atualmente os conflitos armados são limitados, não-declarados, convencionais e de curta duração. Todo esse quadro de atuais incertezas impõe à MB se manter em condições de atender, permanentemente, as HE consideradas e de cumprir qualquer missão. Nesse sentido, algumas premissas principais devem ser consideradas. Entre elas, ressalta-se os prazos para a Mobilização, que deverão ser críticos, exigindo um elevado grau de resposta do Poder Naval e a impossibilidade de se contar com a obtenção de MEM no exterior. (BRASIL, 2010b).

Quanto aos prazos para a mobilização, estes podem ser reduzidos com projetos pré-aprovados para a adaptação de NM.

Assim, Albuquerque (2019) relata que o Subsistema de Atividades Marítimas, cuja direção está a cargo do ComOpNav, deve realizar, dentre outras, tarefas específicas com relação à mobilização de meios navais civis, sendo as principais as de “estabelecer os requisitos mínimos a serem incorporados nas especificações da construção de NM para operação em tempo de guerra” e de “preparar planos para adaptação e conversão de NM,

---

<sup>60</sup> Entrevista realizada com o Capitão de Fragata Tarciso Abranches de Albuquerque, Encarregado da Divisão de Mobilização e Logística do ComOpNav, em 20 de agosto de 2019.

<sup>61</sup> De acordo com o Manual de Mobilização Marítima, compete ao ComOpNav a direção do Subsistema de Atividades Marítimas, que entre outras tarefas deve elaborar os seguintes documentos: Diretriz Setorial de Mobilização e Desmobilização Marítima de Atividades Marítimas; o Plano Setorial de Mobilização Marítima de

pesqueiros e outras embarcações, conforme as necessidades do Setor Operativo”. No entanto, tais tarefas ainda não foram levadas a efeito por falta de demanda. Em sua análise, acredita que os principais óbices sejam: a pequena frota de NM de bandeira brasileira, dentre os quais poucos se adéquam aos requisitos necessários para mobilização; uma certa falta de “foco” sobre o tema “atividade de mobilização”; um arcabouço legal pouco desenvolvido; e a falta de conhecimento das necessidades e carências.

Para cada HE, a MB, após estudar e consolidar os planos recebidos dos escalões subordinados, deverá elaborar o Plano de Mobilização do SIMOMAR, a ser aprovado pelo Comandante da Marinha. Após isso, é encaminhado ao EMCFA, responsável pela elaboração do Plano Setorial de Mobilização Militar (PSMM) e do anexo ao Plano Estratégico de Emprego Conjunto das Forças Armadas (PEECFA), o Plano de Estratégico de Mobilização Militar (PEMM). (BRASIL, 2015c).

No cerne do problema estão as LN que ainda não foram produzidas e que acabam por travar todo o processo de planejamento. Constata-se, portanto, que a sequência completa de planejamento ainda não foi concluída.

## 5 A IMPORTÂNCIA DA MARINHA MERCANTE PARA O FORTALECIMENTO DO PODER NAVAL

Pode-se entender um dos aspectos que caracterizam os homens do mar, na citação a seguir:

*No man will be a sailor who has contrivance enough to get himself into a jail; for being in a ship is being in a jail, with the chance of being drowned ... A man in a jail has more room, better food, and commonly better company.* (Boswell, Life of Johnson, April 1755. Apud TILL-2009, p. 87).<sup>62</sup>

### 5.1 A Mobilização Marítima do Reino Unido na Guerra das Malvinas

De acordo com Giordani (2017)<sup>63</sup>, no início de 1982, a notícia da invasão das ilhas Falklands por forças argentinas causou grande indignação na Grã-Bretanha. O governo britânico foi alvo de críticas internas, por parte do parlamento, por ter subestimado a “invasão”, apesar dos indícios existentes das intenções da junta militar argentina em realizar aquela ofensiva. A opinião pública no RU exigia a retomada das ilhas. Não obstante, a Marinha Real havia sido a primeira força a perceber as implicações daquela crise, assim todo o planejamento foi organizado e conduzido sob o comando naval.

A cultura do povo britânico e sua história de desenvolvimento e de poder pelo mar, fizeram com que os problemas decorrentes do conceito de “*sea blindness*” não se abatessem sobre aquele país. Pelo contrário, a expressão psicossocial do RU logrou criar uma

---

<sup>62</sup> Nenhum homem será um marinheiro se não possuir artifícios suficientes para estar numa prisão; estar a bordo de um navio é estar em uma prisão, porém com a chance de se afogar... Um homem em uma prisão tem mais espaço, melhor comida e, geralmente, melhor companhia (Tradução nossa).

<sup>63</sup> Disponível em: <<http://www.cavok.com.br/blog/guerra-das-falklandsmalvinas-a-resposta-britanica-a-forca-tarefa-e-a-retomada-da-georgia-do-sul/>>. Acesso em 12 de agosto de 2019.

Mentalidade de Mobilização<sup>64</sup>, o que gerou a imediata reação do povo e do parlamento. A forma ágil com que foi organizada a força naval, com magnitude e poder de projetar poder sobre terra no outro extremo do Oceano Atlântico, provou isso.

Ocorre que, desde 1944, a Marinha Real vinha se preparando para ser independente de suas bases terrestres, pelo planejamento de emprego de NM de suprimentos. Portanto, planos de contingência foram traçados para enfrentar uma crise nacional. No entanto, em 1982, o número de navios-tanques e de apoio distribuídos pela Real Frota Auxiliar (RFA) ainda não eram suficientes para prover o suprimento das dezenas de navios de guerra e de transporte de tropas que participariam da operação de retomada das ilhas. Porém, o Almirantado detinha poderes para requisitar navios da frota mercante britânica, designados como “*Ships Taken Up From Trade*” (STUFT)<sup>65</sup>. Assim, foram mobilizados um total de cinquenta e quatro STUFT em complementação aos catorze navios-tanques, de reabastecimento, navios-armazéns e navios hospitais da RFA que apoiavam a força-tarefa organizada pela Marinha Real (GIORDANI, 2017).

Ressalta-se a visão de Estado do RU em, não só valorizar sua Marinha Mercante, mas considerá-la fundamental para complementar o seu Poder Naval, permitindo a ampliação de suas capacidades, explorando de forma adequada o conceito de “elasticidade”, o que a possibilita projetar poder em qualquer parte do globo, de acordo com seus interesses. Além disso, a capacidade da Marinha Real poder mobilizar meios civis através de ato regulamentado pelo Estado, dentro de um planejamento previamente realizado, permitiu uma rápida passagem de uma situação de normalidade para uma situação de guerra. Isso

---

<sup>64</sup> Mentalidade de Mobilização é entendida como uma atitude eminentemente consciente e participativa, tendo como estímulo preponderante a possibilidade da ocorrência de conflito armado que envolva direta ou indiretamente o país (BRASIL, 2010b, p. 2-9).

<sup>65</sup> Navios retirados de operações comerciais (Tradução nossa).

demonstrou a importância de haver um ordenamento jurídico que favoreça a mobilização, de forma tempestiva, a fim de proporcionar um rápido incremento no Poder Militar.

Dessa forma, para projetar poder sobre terra e possibilitar a retomada das ilhas, foi convocada uma Brigada do Corpo de Fuzileiros da Marinha Real, sendo reforçada por mais dois Batalhões do Regimento de Paraquedistas e por forças especiais. Contudo, diante do grande efetivo e do volume de meios orgânicos a ser transportado, além dos navios anfíbios de assalto existentes na RFA, houve a necessidade de se mobilizar STUFT específicos, particularmente navios de transporte de passageiros, de veículos e de carga. Não há dúvida de que tal mobilização permitiu que as tropas chegassem, ao fim da longa travessia, em melhores condições para combater. Portanto, a capacidade de mobilização marítima britânica, caracterizada pela rapidez e eficiência, ficou evidente quando os STUFT foram rapidamente adaptados, sendo equipados com plataformas para pouso e decolagem de helicópteros, além de instalações para reabastecimento no mar. Tudo isso, ao final, demonstrou um extraordinário esforço logístico exitoso (GIORDANI, 2017).

Assim, para o adequado transporte de tropas e seus equipamentos e armamentos, dentre os STUFT, foram requisitados três navios de cruzeiro. Dois foram adaptados para transportar cerca de 3.000 militares cada um, o “*Queen Elizabeth 2*” e o “*Canberra*”. Suspenderam para a área do conflito em 12 de maio de 1982<sup>66</sup>.

O terceiro navio de cruzeiro foi o “*SS Uganda*”, convertido em navio hospital no Estaleiro H.M., em Gibraltar (BRUCE-CHWATT, 1986, p. 504)<sup>67</sup>.

---

<sup>66</sup> Disponível em: <<https://web.archive.org/web/20130609231824/http://www.thegreatoceanliners.com/qe2.html>>. Acessado em 14 de agosto de 2019.

<sup>67</sup> Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/281295542\\_ss\\_Uganda\\_-\\_the\\_Falklands\\_bus](https://www.researchgate.net/publication/281295542_ss_Uganda_-_the_Falklands_bus)>. Acessado em 15 de agosto de 2019.

Além desses, foram requisitados diversos navios “*Roll On-Roll Off*” e porta contêineres, que além de transportarem viaturas, blindados e aeronaves também transportaram parcela das tropas.

Cabe ressaltar, neste ponto, o caso emblemático da mobilização do navio mercante “*SS Atlantic Conveyor*”. De acordo com artigo publicado no sítio eletrônico: “ThinkDefence.co.uk”<sup>68</sup>, em 14 de abril de 1982, foi decidido pela sua requisição com o propósito de servir como um navio de transporte de aeronaves “*Harriers*” e helicópteros para serem empregados como reservas, dadas às as perdas esperadas em combate. No dia seguinte, o navio partiu de Liverpool com destino à base naval da Marinha Real Britânica em Devonport, tendo lá chegado no dia 16 de abril, quando os trabalhos para a sua conversão tiveram início imediatamente. O “*Atlantic Conveyor*” era um mercante revolucionário na época, sendo designado pela sigla “CONRO”, pois combinava em um mesmo navio as capacidades de um porta contêiner com as de um “*Roll On-Roll-Off*”.

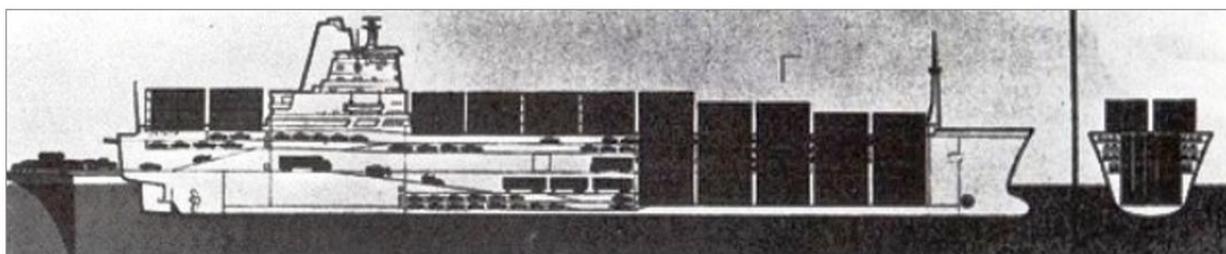


FIGURA 3 – Diagrama dos navios da Classe *Atlantic (G2 Class)*.  
Fonte – <<https://www.thinkdefence.co.uk/the-atlantic-conveyor/>>.

O seu pacote de modificações incluiu a cobertura do porta contêiner com placas de aço, instalando um sistema reabastecimento no mar; foi criado no convés, um sistema de paíóis de equipamentos, água e oxigênio, usando contêineres e, adicionalmente, foram instalados equipamentos de comunicação. Os contêineres no convés foram também empregados como alojamentos para cerca de 100 militares encarregados das operações e

manutenções dos meios embarcados. O convés da popa foi transformado em uma plataforma para operações com helicópteros.

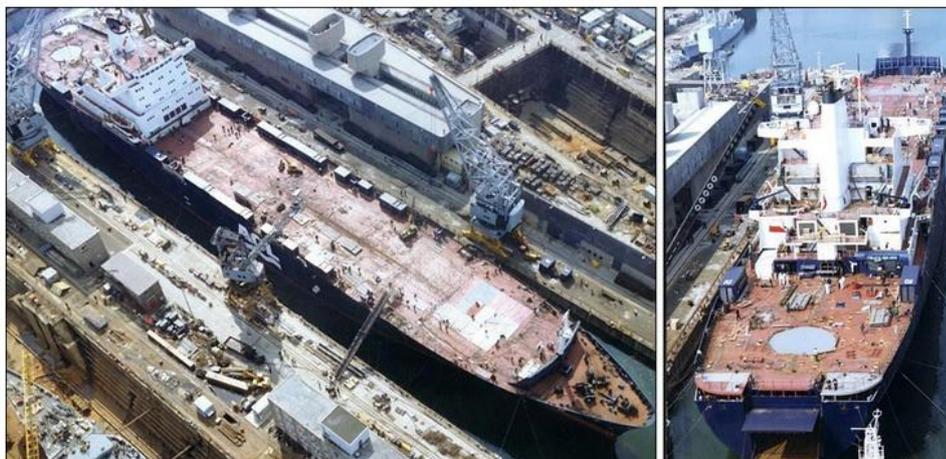


FIGURA 4 – O navio “*SS Atlantic Conveyor*” sendo convertido, na Base Naval de Devonport, em Plymouth/RU.

Fonte – <<https://www.thinkdefence.co.uk/the-atlantic-conveyor/>>.

Como descrito acima, o plano original para o “*Atlantic Conveyor*” era apenas empregá-lo como uma plataforma de transporte de meios em reserva, mas durante os dias 17 e 20 de abril daquele ano, a Marinha Real decidiu fazer uso dos valiosos espaços de carga para transformá-los em paióis. Com essa decisão de última hora, foi possível transportar em seus porões, cerca de 600 bombas de fragmentação, motores de foguetes, mísseis antitanques, granadas e munições de armas pequenas, armazenados em contêineres normais. Além disso, os conveses destinados ao transporte de veículos foram usados para armazenar aquecedores de tendas e tendas para todo o efetivo da ForDbq, equipamentos e instalações para a Base de Operações Avançada do esquadrão de aeronaves “*Harriers*”, empilhadeiras, doze barcos de apoio de combate, peças especializadas, tanques flutuantes de combustível de borracha, equipamentos de bombeamento de combustível, equipamentos de dessalinização de água, geradores, aparelhos de iluminação e outras munições não-aéreas. Dessa forma, após exíguos

---

<sup>68</sup> Disponível em: <<https://www.thinkdefence.co.uk/the-atlantic-conveyor/>>. Acessado em 14 de agosto de 2019.

dez dias de intensos trabalhos, o navio partiu para a Ilha de Ascensão no dia 25 daquele mesmo mês. Uma proeza incrível do trabalho conjunto de pessoal civil e militar.



FIGURA 5 – O navio *Atlantic Conveyor* na Ilha de Ascensão/RU, realizando operações aéreas.  
Fonte – <<https://www.thinkdefence.co.uk/the-atlantic-conveyor/>>.

O exemplo da mobilização do “*SS Atlantic Conveyor*” mostrou quão importante para o Poder Naval é a capacidade do Estado possuir meios nacionais em sua Marinha Mercante capazes de serem mobilizados, com uma legislação adequada de forma a possibilitar a rápida conversão do meio civil em proveito do esforço militar. Além disso, denotou também o sentimento patriótico e visão de Estado tanto por parte da sociedade civil, representada pelos trabalhadores dos estaleiros, quanto dos marítimos das empresas civis britânicas de navegação. Essa sinergia potencializou o esforço dos militares. Dessa forma, juntos, lograram transformar dezenas de navios civis em uma frota auxiliar de grande eficiência com preciosa capacidade de apoio logístico, o que certamente permitiu o sucesso da campanha naval no conflito, em favor do RU.

## 5.2 Aspectos históricos da Marinha Mercante Brasileira

Portugal empregou, desde o descobrimento do Brasil, o monopólio de todo o comércio, através do Pacto Colonial, que determinava que qualquer comercialização com sua

nova colônia obrigatoriamente fosse feita por comerciantes e ou transportadores portugueses. Dessa forma, somente os portugueses poderiam importar ou exportar produtos do Brasil (RATO, 1983).

De acordo com o sítio eletrônico “NaviosePortos.com.br”<sup>69</sup>, com a chegada da Família Real Portuguesa ao Brasil, o Rei D. João VI, em 28 de janeiro de 1808, decretou a abertura dos portos brasileiros às nações Amigas, fazendo com que houvesse maior movimento transações comerciais nos principais portos da Colônia. Na prática, esse ato tirou a exclusividade do comércio dos portugueses, abrindo o caminho para uma dominação do comércio marítimo por parte da Marinha Mercante inglesa, que permaneceu inalterado até a Proclamação da República.

Com o advento da República, o Governo Provisório determinou ao Barão de Jaceguay<sup>70</sup> que organizasse uma companhia brasileira de navegação com poderes de reunir, em uma única empresa, todas aquelas de transportes marítimos<sup>71</sup>. Dessa forma, a criação do Lloyd Brasileiro, juntamente com o restabelecimento do privilégio da cabotagem<sup>72</sup>, constituíram-se em dois dos mais notáveis fatos da vida marítima brasileira na era republicana. Nesse período o Barão de Jaceguai visualizou ter encontrado a solução para o Brasil possuir uma grande marinha de guerra, com pequena despesa para o tesouro público, baseando-se no emprego de NM, passíveis de serem transformados em navios de guerra.

---

<sup>69</sup> Disponível em: <<http://www.navioseportos.com.br/site/index.php/historia/a-historia-da-marinha-mercante>>. Acessado em 29 de agosto de 2019.

<sup>70</sup> Artur Jaceguai (Artur Silveira de Mota, Barão de Jaceguai), almirante e historiador, nasceu em São Paulo, SP, em 26 de maio de 1843, e faleceu no Rio de Janeiro, RJ, em 6 de junho de 1914. Em 1882, foi promovido a Chefe-de-esquadra, posto que corresponde a Vice-almirante, e recebeu o título de Barão de Jaceguai. Disponível em: <<http://www.academia.org.br/academicos/artur-jaceguai/biografia>>. Acessado em 12 de agosto de 2019.

<sup>71</sup> Originou-se dessa concessão o Lloyd Brasileiro, que pelo decreto nº 857, de 13 de outubro de 1890, teve os seus serviços estabelecidos. Disponível em: <<http://www.navioseportos.com.br/site/index.php/historia/a-historia-da-marinha-mercante/106-na-era-republicana-1-parte>>. Acessado em 12 de agosto de 2019.

<sup>72</sup> Este privilégio, concedido aos navios navegando sob pavilhão brasileiro, foi estabelecido pela Constituição de 24 de fevereiro de 1891, que dizia: “*Art. 13. Paragrapho unico. “A navegação de cabotagem será feita por navios nacionais.”*” Disponível em: <<http://www.navioseportos.com.br/site/index.php/historia/a-historia-da-marinha-mercante/106-na-era-republicana-1-parte>>. Acessado em 12 de agosto de 2019.

Jaceguay escreveu o que tinha em vista: *"resolver o problema da marinha de guerra economica, desenvolvendo o poder marítimo do país sem agravar o seu precario estado financeiro."* Acreditava ser conveniente e útil o embarque de oficiais do Corpo da Armada nos NM, para que os hábitos de disciplina e vida de bordo não fossem perdidos e para que a instrução não ficasse esquecida. Dessa forma os NM viajariam sob um regime disciplinar como o da marinha de guerra, e haveria uma parte do armamento para a continuação e prática da instrução.

Porém, apesar do extraordinário progresso do País no período do privilégio da cabotagem, o Lloyd Brasileiro acabou por definhar. A ruína da Marinha Mercante teve, fundamentalmente, três causas imediatas: primeira, o advento do regime federativo, que implantou a larga descentralização, fazendo com que cada Estado Republicano (antiga Província Imperial), por apego à sua autonomia política, procurasse ter a completa independência econômica e comercial, desfazendo todos os laços com a capital do País, ou entre si. Isso cortou a permuta de artigos agrícolas e manufaturados que existia entre as antigas províncias, por dependerem umas das outras, o que gerava a prosperidade dos transportes marítimos. A segunda causa do enfraquecimento marítimo reside no regime de tributação. A União acreditava que com o seu exorbitante protecionismo resolveria o problema de suas finanças. Porém isso nada mais fez do que entorpecer o desenvolvimento do País. Com a federação, estados agricultores tornaram-se industriais, auferindo unicamente, vantagens aparentes, a fim de se libertar da importação, fosse de outro estado ou do estrangeiro de forma a diminuir o volume do seu comércio marítimo. Era uma preocupação antipatriótica e que constituía um erro econômico. A principal consequência foi o aumento do custo de vida, atraindo para as cidades os elementos que deviam valorizar os campos. Nos transportes marítimos isso se refletiu com a diminuição do volume de negócio interestadual, o que determinou o enfraquecimento do transporte e a elevação do frete que, por sua vez,

acarretava a do produto. Por fim, a terceira causa, foram as condições climáticas reinantes no País, que proporcionavam simultaneidade de colheita no Norte e no Sul. Assim, houve uma congestão de carga, em um limitado período, seguido de outro de quase completa paralisação de negócio, o que constituía uma grande dificuldade para o transporte marítimo.

De acordo com Calenzo (2019)<sup>73</sup>, todas essas peculiaridades perduraram até os anos da década de 1980. Ao longo desse período vários planos governamentais estimularam o crescimento e manutenção de uma MMB forte. Nesse sentido destaca-se o pátio de construção naval brasileiro. Isso possibilitou ao Brasil, na década de 1970, alcançar o patamar de segundo maior construtor naval, em escala mundial. O então Lloyd Brasileiro figurava como a companhia de navegação que mais possuía escalas de navegação de cabotagem e de longo curso em todo o mundo.

No entanto, após a mudança de governo em 1989, o governo do presidente Fernando Collor / Itamar Franco, removeu os incentivos à MMB e, após 100 anos de reserva de mercado, abriu novamente a possibilidade de navios estrangeiros explorarem a navegação de cabotagem, transportando carga brasileira. Essa política favoreceu muito as empresas estrangeiras, fazendo com que a maior parte das empresas de navegação brasileiras não resistisse, ocorrendo acentuado declínio ao longo da década de 1990, com diversas falências. Essa situação se manteve inalterada até o início dos anos 2000. No início deste século, o governo brasileiro voltou a ter leis propícias a uma Marinha Mercante nacional, no entanto, devido ao apelo da exploração de riquezas minerais como o petróleo, tais incentivos foram voltados exclusivamente à navegação de apoio marítimo em suporte a crescente exploração de hidrocarbonetos no mar (CALENZO, 2019).

---

<sup>73</sup> Entrevista realizada com o Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante Brasileira Plínio Rodrigues Calenzo, Diretor Procurador do Centro de Capitães da Marinha Mercante, em 08 de agosto de 2019.

De acordo com o sítio eletrônico “PortoseNavios.com.br”<sup>74</sup>, o governo brasileiro, através do Ministério da Infraestrutura, tem estudado várias medidas que irão compor o programa intitulado “BR do Mar”, voltado para o desenvolvimento da navegação de cabotagem. O objetivo é dar mais competitividade e reduzir custos de empresas do segmento. O programa prevê mudanças no sistema de afretamento de embarcações e no Adicional ao Frete da Marinha Mercante (AFRMM). O ministério acredita que o modal, que vem crescendo 10% a 12% anualmente, tenha condições de crescer 30% ao ano.

### 5.3 Aspectos da Frota Nacional de Navios Mercantes

Em função do processo histórico da MMB, atualmente constata-se que a frota de NM nacionais ou registrados no Registro Especial Brasileiro (REB)<sup>75</sup> é ínfima, em relação ao que já foi e em relação ao que poderia e precisaria ser. Como visto nos capítulos anteriores, atualmente, a necessidade maior de navios para a MB, para restituir sua capacidade de projetar poder sobre terra, seria a mobilização de mercantes de transporte de passageiros (navios de cruzeiro) e de transporte de veículos (do tipo “*Roll On-Roll Off*”), para embarque de militares da ForDbq e das tropas do EB, com seus equipamentos, viaturas e blindados.

Porém, segundo Pinheiro (2019)<sup>76</sup>, ao se considerar especificamente a frota de NM de bandeira brasileira na Cabotagem e no Longo Curso, com essas capacidades, registrados na ANTAQ, constata-se que inexistem navios registrados desses tipos. No entanto, com relação a NM do tipo Porta Contêineres, existem atualmente 17 registrados com bandeira

---

<sup>74</sup> Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/navegacao-e-marinha/br-do-mar-vai-libertar-cabotagem-de-amarras-que-retiram-seu-potencial-diz-ministro>>. Acessado em 20 de agosto de 2019.

<sup>75</sup> De acordo com o Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997, que regulamentou o REB, para embarcações de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1997/D2256.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1997/D2256.htm)>. Acessado em 21 de agosto de 2019.

nacional. Outros de bandeira nacional, que também possam ser considerados como de interesse da defesa são os petroleiros e os graneleiros<sup>77</sup>.

Como visto, muito embora a MMB não disponha, atualmente, de navios específicos para transporte de passageiros e de veículos, que seriam os mais apropriados para serem mobilizados, a experiência britânica na Guerra das Malvinas mostrou que a mobilização de NM do tipo porta contêineres, como foi o caso do navio “*SS Atlantic Conveyor*”, pode ser uma opção viável para a MB mitigar as atuais carências de navios de transporte. Projetos podem ser desenvolvidos, com requisitos fornecidos pelo MD, para identificar aqueles contêineres com maiores facilidades de serem adaptados a fim de atenderem às necessidades de apoiar as operações de projeção de poder sobre terra. Assim, podem ser adaptados com diversos propósitos como transporte de viaturas e blindados, transporte de helicópteros e transporte de tropa. Outro aspecto relevante é a existência de navios petroleiros de bandeira nacional, que podem ser mobilizados para apoio logístico de abastecimento no mar, considerando adicionalmente, que a MB atualmente conta com apenas um navio-tanque.

Visando a se identificar possíveis causas, além das históricas já abordadas, para a situação da MMB possuir tão reduzido vulto, França (2019)<sup>78</sup> informa que os principais óbices para não haver navios de cruzeiro nem NM do tipo “*Roll On-Roll Off*” de fabricação nacional, nem mesmo afretados, mas inscritos no REB, repousa nos atuais fatores de risco de construção e preço de importação. Isso têm gerado imensas dificuldades para que os estaleiros nacionais consigam captar essa demanda. Parte dos estaleiros encontra-se em dificuldade

---

<sup>76</sup> Entrevista realizada com o Sr. Bruno de Oliveira Pinheiro, Superintendente de Regulação e Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários da ANTAQ, em 25 de junho de 2019.

<sup>77</sup> Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarFrotaPorEmpresa.aspx>>. Acessado em 29 de novembro de 2019.

<sup>78</sup> Entrevista realizada com o Sr. Quênio Cerqueira de França, Coordenador-Geral de Projetos dos Fundos de Infraestrutura do Ministério de Infraestrutura, em 05 de agosto de 2019.

financeira em razão da situação econômica nacional que levou a frustração dos negócios esperados quando de suas implantações. Atualmente a maioria se especializou para a cadeia de Óleo e Gás e com isso não conseguem arcar sozinhos com os custos de construção, o que eleva o risco de não entrega. Assim, em princípio, os principais fatores que impedem o crescimento da indústria naval nacional, nesse ramo, estejam associados à situação financeira e à produtividade dos estaleiros especializados nesses tipos de embarcação.

No entanto, ainda de acordo com Pinheiro (2019), somente até o mês de abril de 2019, cerca de 126 navios de bandeira estrangeira, do tipo “*Roll On-Roll Off*”, escalaram portos brasileiros. Situação semelhante ocorre com o setor de transporte de passageiros em navios de cruzeiro.

Isso demonstra claramente uma demanda significativa nesses mercados, demanda essa que não vêm sendo explorada pelos armadores nacionais, o que reduz o Potencial Nacional.

Considerando as possíveis dificuldades atuais da economia nacional para a construção naval, França (2019) relata que uma solução para mitigar a carência da questão anterior seria a possibilidade de investidores nacionais realizarem o afretamento de Navios de Cruzeiro e do tipo “*Roll On-Roll Off*” no exterior e inscrevê-los no REB. No entanto, haveria a necessidade de uma mudança na regra de afretamento, instrumento jurídico que já se encontra em planejamento no Ministério da Infraestrutura. Isso traria uma vantagem de expandir a frota inscrita no REB, sem a exposição aos riscos e aos custos da construção no País. Outra vantagem significativa seria o governo ter navios desse tipo na frota nacional (navios de bandeira brasileira), como uma vantagem estratégica para a defesa nacional, pois há casos em que as embarcações mercantes brasileiras possam ser disponibilizadas para a marinha de guerra. Ademais, a formação de frota nacional mitiga os riscos logísticos de

dependência de embarcações estrangeiras, as quais podem migrar mais facilmente para outros mercados, a depender das oscilações no preço do frete.

Sobre a ideia de França de afretamento de Navios de Cruzeiro e do tipo “*Roll On-Roll Off*”, visualiza-se, como uma possibilidade de implementação, gestões do MD junto à Casa Civil para a criação de um Projeto de Lei (PL) que permitisse e favorecesse aquelas ações. Este PL poderia incluir, por exemplo, a previsão de financiamento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) com a contrapartida, como cláusulas contratuais do financiamento, de compulsório emprego militar, por mobilização, em caso de necessidade da Defesa, inclusive para participar de exercícios anuais de mobilização marítima,.

#### 5.4 O Círculo Virtuoso do Poder Marítimo

O Poder Marítimo está no centro do processo de globalização, coisa que não ocorre com o poder terrestre nem com o poder aéreo, simplesmente porque todo o sistema de globalização é baseado essencialmente no transporte marítimo. Conseqüentemente, como Daniel Coulter observou: “Manter a segurança da globalização, portanto, é um papel do qual as marinhas não ousam negligenciar. É a razão de ser das marinhas. Aquelas que entendem isso primeiro e que adotam estratégia coerente e crível para atingir esse objetivo, são as marinhas que justificarão sua existência junto às suas nações” (TILL, 2009, p.06).

Portanto, ainda segundo Till (2019, p. 85), valorizar a Marinha Mercante, social e politicamente, encoraja o desenvolvimento de um sistema de valores e um estilo de governo que fomenta o comércio. Isso contribui diretamente para o desenvolvimento do poder naval, em parte porque os armadores e empresas que dependem do comércio marítimo, naturalmente

veem as marinhas de guerra como um meio de proteger seus interesses no mar, tanto direta quanto indiretamente. Dessa forma, exemplifica com a famosa citação de Lord Haversham:

*“Your Fleet and your trade have so near a relation and such mutual influence on each other, they cannot well be separated; your trade is the mother and nurse of your seamen: your seamen are the life of your fleet: and your fleet is the security and protection of your trade: and both together are the wealth, strength, security and glory of Britain”.*<sup>79</sup> (TILL, 2009, p. 34).

Dessa forma, o poder marítimo pode ser melhor representado como um sistema rígido e inseparável, no qual o poder naval protege os ativos marítimos, que são a razão maior de sua efetividade. Assim, desde o século XVI, na Europa, assim como os chineses e outros antes deles, entendeu-se que havia uma enorme vantagem derivada da estreita associação entre os aspectos militares e mercantis do poder marítimo. Especialmente os venezianos, os holandeses, os ingleses e, em menor escala, os portugueses, espanhóis e franceses. Todos esses entenderam que havia um círculo virtuoso que estava em ação. Do comércio marítimo, os europeus foram capazes de gerar recursos que poderiam ser empregados para o poder naval quando a necessidade surgisse. Esse suporte ao poder naval era dado, por um lado, pela estrutura portuária, NM e marinheiros mobilizáveis para apoiar diretamente a marinha de guerra; por outro lado, era dado pelo acesso aos recursos indiretos gerados pelas estruturas financeiras sofisticadas que o comércio marítimo proporcionava. (TILL, 2009, p.34).

---

<sup>79</sup> Sua Esquadra e sua Frota de Mercantes têm uma relação tão próxima e uma influência mútua uma da outra, que não podem ser separadas; sua Frota Mercante é a mãe e a enfermeira de seus marinheiros: seus marinheiros são a vida de sua Esquadra, e sua Esquadra é a segurança e proteção de sua Frota Mercante, e os dois juntos são a riqueza, a força, a segurança e a glória da Grã-Bretanha. (Tradução nossa).

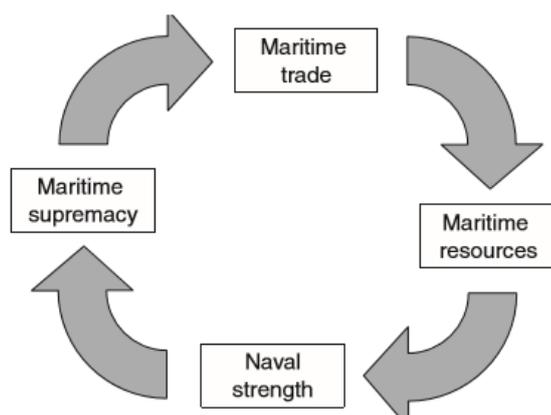


FIGURA 6 – O Círculo Virtuoso do Poder Marítimo.  
Fonte – TILL, 2009, p.34.

Por fim, Till (2019, p. 36) considera que para se manter o círculo virtuoso em funcionamento há a necessidade de se conectar a supremacia marítima com um sistema de crenças e estilos de governo. Isso se daria da seguinte forma: o comércio marítimo produz e acumula riqueza, com isso produz poder político para defendê-lo e desenvolvê-lo. Esse poder é capaz de se manter, fazendo com que os governos imponham suas ideias de fomentar o comércio, com liberalismo, tributação justa e livre empreendedorismo.

Dessa forma constata-se a real importância do fomento e do desenvolvimento de uma marinha mercante que seja forte e diversificada, capaz de gerar riquezas para o País de forma a proporcionar aporte de recursos ponderáveis ao Poder Naval para que esteja sempre em condições de cumprir com suas destinações constitucionais de defesa da soberania e proteção das riquezas, mas principalmente de suas fontes geradoras, dentre as quais, o comércio marítimo figura em primeiro lugar.

## 6 CONCLUSÃO

Os objetivos desta tese foram verificar os principais óbices para a MB projetar poder sobre terra, por meio da realização de uma OpAnf, na modalidade AssAnf e verificar em que condições de daria a mobilização marítima para resolver os referidos óbices.

Com o fito de mostrar a importância do atingimento dos objetivos, inicialmente, no Capítulo 2, foi identificada a característica do Brasil possuir uma posição proeminente na América do Sul. Isso se dá pelo fato de seu litoral defrontar o Atlântico Sul, ao longo de cerca de 7.367 Km, sem qualquer interferência de outro Estado o que lhe garante um destaque geopolítico e estratégico, materializado pela Amazônia Azul®. É nessa área que o País deva exercer sua jurisdição de forma a protegê-la e explorá-la, como uma imensa riqueza natural, fonte de desenvolvimento para a nação. Portanto, em face das ameaças à soberania brasileira no mar, ainda que latentes, cabe à MB o imenso desafio de cumprir as TBPN para defender os arquipélagos e ilhas oceânicas dentro da AJB, a costa brasileira e as LCM de interesse, particularmente no Entorno Estratégico brasileiro.

Ainda no Capítulo 2, foi analisado que, em função da conjuntura nacional, ao longo das três últimas décadas, observou-se o País declinar lentamente o crescimento do seu Poder Nacional. Com isso as expressões econômica e militar foram as mais atingidas, o que levou a um esmaecimento considerável do Poder Marítimo. Nesse sentido foi identificada a falta de uma mentalidade marítima na sociedade brasileira que, submetida a uma espécie de “cegueira marítima”, não percebeu e nem se importou com o enfraquecimento da Marinha Mercante, da indústria naval e do Poder Naval. Para isso, sugere-se à MB adotar campanhas educativas, que levem aos diversos públicos alvo o conhecimento e a consciência dos conceitos “oceanopolíticos” da Amazônia Azul® e do Poder Marítimo, mostrando serem essenciais para o desenvolvimento do País e para um bem-sucedido sistema de comércio

marítimo. Além disso, tais campanhas devem deixar claro as reais ameaças relacionadas à soberania e a conseqüente necessidade de se possuir uma Marinha Mercante e uma indústria naval desenvolvidas, denotando daí a necessidade de também se possuir um Poder Naval crível, capaz de se fazer presente, demonstrando a força necessária para defender a soberania no mar. Ao MD, sugere-se adotar campanhas que busquem conscientizar a BID para a importância de seu serviço para a Defesa Nacional, de forma a valorizarem as FA. Portanto, conclui-se que o Poder Marítimo brasileiro só florescerá quando o Estado lograr inculcar na sociedade uma mentalidade marítima. Isso trará grandes vantagens para o Poder Nacional.

Sobre os conceitos apresentados no Capítulo 2, o Capítulo 3 buscou atingir o primeiro objetivo e responder ao primeiro questionamento realizado. Para isso, foi analisada a Estratégia de Defesa: “Fortalecimento da Capacidade de Dissuasão”, que pressupõe a existência de um Poder Naval com capacidade de organizar um Conjugado Anfíbio suficientemente poderoso, pronto para ser empregado, desencorajando qualquer agressão militar, pela capacidade de projetar poder sobre terra em qualquer ponto do Entorno Estratégico nacional ou mesmo fora dele, de forma estratégica. Essa capacidade possibilita uma liberdade de ação que favorece sobremaneira as manobras de crise, desde as ações diplomáticas até as operações de guerra, particularmente através da realização de OpAnf.

Dessa forma, é importante chamar a atenção de que, de acordo com a EMI, à exceção de uma única, todas as demais HE são passíveis de emprego do Conjugado Anfíbio para a projeção de poder sobre terra. Nesse sentido, buscando investigar a real capacidade da MB realizar OpAnf, analisou-se a composição do Conjugado Anfíbio. Inicialmente a ForDbq, que pode ser de três tipos, em ordem crescente de poder de combate: um ElmAnf, uma UAnf, e uma BAnf. Diante dessas possibilidades, analisou-se os propósitos específicos de cada modalidade de OpAnf, com foco na modalidade de AssAnf. Dessa forma, as conclusões foram que uma ForDbq formada por um ElmAnf, em tese, não é capaz de realizar um

AssAnf. Que uma ForDbq do tipo UAnf pode realizar AssAnf, porém suas limitações de poder de combate e permanência, a impedem, em princípio, de cumprir um dos propósitos específicos do AssAnf que é o de “conquistar área para o posterior lançamento de ofensiva terrestre”. Por fim, uma ForDbq do tipo BAnf, que possui a capacidade plena para cumprir qualquer propósito de um AssAnf e com isso, conquistar uma CP que permita o desembarque administrativo de uma BdaInfMec, com efetivo de cerca de 6100 militares, para posterior ofensiva terrestre.

Após isso, passou-se à análise dos meios navais da Esquadra, com capacidade para embarcar a ForDbq. Assim, foram identificados três navios da Esquadra, o NDM “Bahia”, o NDCC “Almirante Sabóia”, e o PHM “Atlântico”. Dessa forma, conclui-se que a MB, atualmente, só possui a capacidade para embarcar, com seus meios navais, uma ForDbq do tipo ElmAnf. Ou seja, atualmente o Poder Naval não é capaz de projetar poder sobre terra por meio de uma operação AssAnf, que, dentro da abordagem definida para este trabalho, tem seu principal óbice na limitada disponibilidade de navios para o transporte da ForDbq.

Dessa forma, é atingido o primeiro objetivo, podendo, então, ser respondido o primeiro questionamento: existe atualmente uma carência logística de cerca de 1128 vagas para possibilitar o embarque de uma ForDbq do tipo UAnf. Isso significa que a MB precisaria obter, em curto ou médio prazo, um número adequado de navios de transporte de tropas, a fim de sanar tal carência. Nesse sentido, com relação à uma ForDbq do tipo BAnf, não se visualiza, em um futuro próximo, que a MB venha a possuir e manter um número adequado de navios de guerra para o transporte desse efetivo de tropa. Portanto, para atender às demandas de embarque e transporte de uma ForDbq do tipo BAnf e ainda, de uma BdaInfMec, em caso de necessidade, os meios navais deverão ser obtidos por mobilização marítima.

Com isso, em função da existência de HE que, se concretizadas, poderão exigir do Poder Naval, a capacidade de projetar poder sobre terra, para, por meio de um AssAnf, retomar ou conquistar área de interesse, a atual situação dos meios navais de transporte denota carências imediatas. Isso alerta a necessidade de preparação tempestiva da mobilização marítima. Para tal, em cumprimento à AEN OCOP-4 (PEM-2019), sugere-se o início de estudos voltados para a elaboração de planejamentos que identifiquem NM nacionais adequados a sofrerem adaptações, sob requisitos a serem estabelecidos pela MB, à cargo do ComOpNav, em conjunto com o EB. Isso visa a permitir ao Poder Naval explorar o conceito de Elasticidade, conferindo credibilidade ao emprego da Força, contribuindo para a dissuasão.

No Capítulo 4, buscou-se responder ao segundo questionamento, buscando avançar sobre o segundo objetivo, ainda que de forma parcial. Dessa forma, verificou-se que as Leis sobre a MN foram sancionadas nos anos de 2007 e 2008, criando o SINAMOB. Verificou-se que a MN consiste em um conjunto de ações estratégicas, que devam ser adotadas em duas fases distintas. Fase do Preparo, que independe de ameaça ou agressão estrangeira e consiste de ações planejadas pelo SINAMOB de forma contínua, metódica e permanente, a fim de tornar exequível e oportuna a obtenção de recursos de toda ordem, para apoiar a expressão militar do poder nacional, o que deve ocorrer na segunda Fase, a da Execução da mobilização. Nesse sentido foi identificado um óbice na legislação, concernente à ausência de uma Lei específica para regulamentar as diversas formas de obtenção de recursos, conhecida como a Lei das Requisições. Essa lacuna, vem sendo alvo de preocupação do MD, no entanto, como visto, compete à Casa Civil a tarefa de coordenar a preparação e tramitação do projeto de Lei. Portanto sugere-se ao MD, como órgão central do SINAMOB, que priorize essa pauta, buscando a sinergia necessária, não só dentro do SINAMOB, mas, se possível, com a participação das empresas da BID, para que, uma vez sancionada a Lei, a mobilização ganhe agilidade e consistência.

Outro aspecto conclusivo é a necessidade de se investir mais em mobilização, tanto em termos financeiros como em recursos humanos. No primeiro aspecto foi identificada pelo MD, a necessidade de criação do Programa Orçamentário 0008 – Preparo da Mobilização Militar, visando a uma maior alocação de recursos para atender aos objetivos e diretrizes da PMM. Quanto aos recursos humanos, tanto a MB quanto o MD carecem de pessoal especializado em número adequado para desenvolver as medidas necessárias à implantação de uma mentalidade de mobilização, não só nas FA, mas também na sociedade civil, particularmente na BID. Portanto, sugere-se que ambos priorizem mais a realização de cursos na área, mobiliando os diversos setores da estrutura organizacional com pessoal capacitado e motivado, para que sejam vetores de disseminação de conhecimento sobre o tema. Essa sugestão visa, também, a mitigar outro óbice identificado, que foi a falta de integração e coordenação entre os órgãos do SINAMOB, por falta de conscientização das pessoas sobre a importância da MN para a defesa e para o desenvolvimento do País.

Outro óbice identificado, é a classificação sigilosa das LN que vem sendo dada pelo MD. Isso contraria o prescrito no MMM (2015), que aboliu essa necessidade, porém até hoje a classificação de “ultrassegredo” vem dificultando, sobremaneira, a elaboração dos planos de mobilização nos diversos níveis de planejamento. Em que pese essa questão ter sido abordada na última Jornada de Interoperabilidade Logística, realizada este mês, pelo MD, o assunto ainda é controverso. Assim, sugere-se à MB que, através do EMA, faça novas ingerências junto ao MD, de forma a corrigir essa lacuna conceitual com a máxima celeridade, sob o risco de se manter travado todo o processo para a elaboração do PNM.

Dessa forma, até aqui, logrou-se responder ao segundo questionamento, concluindo que, há lacunas no alinhamento entre o ordenamento jurídico e a doutrina de mobilização existente, particularmente em relação à ausência de uma Lei sobre Requisições, que regulamente, junto à BID, prioritariamente, ações que balizem o planejamento e a

posterior execução da mobilização, quando necessário for. Além disso, há um descasamento doutrinário, no âmbito do MD, com relação à classificação sigilosa das LN. Esses dois óbices comprometem todo o processo de mobilização, independentemente dos demais, já apontados. Além disso, esses aspectos atacam parte do segundo objetivo, concluindo que a mobilização marítima, no que tange ao ordenamento jurídico e ao arcabouço doutrinário está comprometida, em função dos óbices acima apresentados.

No Capítulo 5, buscou-se responder ao terceiro questionamento, e atingir, em definitivo, o segundo objetivo desta tese. Assim, a história da Marinha Mercante mostrou a importância de se incentivar e proteger, por dispositivos legais, a indústria naval e o comércio marítimo. Que, infelizmente, em função da ausência dessas ações por parte de governos brasileiros ao longo das últimas três décadas, o Poder Marítimo brasileiro decresceu consideravelmente. Dessa forma, considerando as carências logísticas identificadas no Capítulo 3, a necessidade de navios para permitir ao Poder Naval projetar poder sobre terra, por meio de uma operação de AssAnf, seria a mobilização de mercantes de transporte de passageiros (navios de cruzeiro) e de transporte de veículos (do tipo *Roll On Roll Off*), para complementar a capacidade de embarque de militares da ForDbq e das tropas do EB. Porém, o que se constatou, foi que não existem navios nacionais desses tipos.

Ao se investigar os possíveis motivos para essa situação, ficou constatado que, em função da legislação trabalhista e fiscal em vigor no Brasil e do baixo crescimento econômico nos últimos anos, os riscos para o empreendedorismo da construção naval se tornaram muito elevados, assim como os custos de importação. Isso praticamente vem inviabilizando a construção naval brasileira. Essa situação vem acarretando perdas de divisas para o País, pois a demanda existente é toda absorvida por empresas estrangeiras.

Visando a mudança desse quadro, foi identificado que o Estado brasileiro reconheceu e vem encarando esse problema. Assim, o Ministério da Infraestrutura, está para

lançar o programa “BR do Mar”, incentivando a navegação de cabotagem e criando dispositivos legais para dar mais competitividade ao setor, atuando na redução dos custos das empresas. Como sugestão, para mitigar essa situação, até que a indústria naval se recupere, seria a MB, junto ao MD, propor à Casa Civil, dentro da estrutura do SINAMOB, um Projeto de Lei que permitisse a investidores nacionais, com financiamento pelo BNDES, realizarem a construção de Navios de Cruzeiro e do tipo *Roll On Roll Off* no País ou seu afretamento no exterior e inscrevê-los no REB, com benesses e isenções adequadas, de forma a tornar essa prática atrativa, com a contrapartida de serem mobilizados, compulsoriamente, em caso de necessidade da Defesa (inclusive para exercícios anuais de mobilização).

No entanto, ao ser analisada a experiência do RU na Guerra das Malvinas, identificou-se a importância do Estado dispor de dispositivos legais ágeis e confiáveis para a mobilização marítima. Ficou patente a importância do planejamento prévio da mobilização, identificando navios de diversos tipos e realizando planos e testes de conversões e adaptações. Assim, o caso da mobilização do navio “*SS Atlantic Conveyor*” mostrou que Porta Contêineres apresentam grande flexibilidade e versatilidade para apoio às OpAnf, por poderem ser rapidamente adaptados com estruturas modulares baseadas em contêineres, de forma a transportar todo tipo de equipamentos, suprimentos e pessoal. Além disso, podem, adicionalmente, ter seus convés adaptados para operações com aeronaves de pouso e decolagem verticais e para o transporte de viaturas, inclusive blindados. Nesse sentido, descortina-se a oportunidade de a MB empregar esse tipo de navio em seus projetos de mobilização marítima, principalmente por existirem navios porta contêineres nacionais, registrados no REB.

Dessa forma, ficou respondido o terceiro questionamento, em que pesem não existirem na MMB, navios específicos para o transporte de passageiros nem de veículos, a existência de porta contêineres torna praticável a linha de ação de adaptá-los, sob requisitos da

MB, viabilizando sua mobilização. Com isso, em função da alta disponibilidade de mercantes desse tipo, as carências de transporte tanto para a ForDbq, quanto para a BdaInfMec, poderiam ser satisfeitas. Não obstante, foi atingido o segundo objetivo; a mobilização marítima, nesse quesito, se dará em condições limitadas, em função de uma necessidade maior de adaptação de navios porta contêineres para o transporte de tropas e viaturas do que se daria em navios próprios para isso. Portanto, conclui-se que a mobilização marítima depende atualmente, mais da solução dos entraves legais e da preparação de planos de mobilização no âmbito do SINAMOB, do que da disponibilidade de NM.

Por fim, este trabalho conclui também pela importância fundamental de se desenvolver, em todos os níveis das FA e em todos os setores da sociedade civil, uma mentalidade marítima. Para a MB, isso deve ser considerado como vital, não só para combater a “cegueira marítima”, mas para gerar o Círculo Virtuoso do Poder Marítimo. Ficou demonstrado que o Poder Naval é o único capaz de proteger o processo de globalização, por ser baseado essencialmente no transporte marítimo. Por isso, ser capaz de proteger de forma eficaz as LCM de interesse é uma tarefa que a MB não possa negligenciar.

Portanto, possuir uma Marinha Mercante forte permite desenvolver de forma sustentável o comércio marítimo. Esse comércio precisa do Poder Naval, portanto parte da riqueza gerada por ele deve ser alocada à MB. Além disso, identificou-se que um comércio marítimo forte e pujante passa a atuar nos governos de forma que adotem ações sistemáticas de fomento e proteção que visam ao fortalecimento contínuo do Poder Marítimo. Dessa forma, com o tempo, o Estado passa a possuir a Supremacia Marítima, fechando e mantendo o círculo virtuoso do Poder Marítimo.

## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Tarcísio Abranches de. Brasil, 20 ago. 2019. Correio eletrônico. Entrevista concedida ao autor.

BRASIL. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. **CGCFN 0-1** - Manual de Fundamentos de Fuzileiros Navais. Rio de Janeiro, 2013.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **CGCFN 1-1** - Manual de Operações Anfíbias dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais. Rio de Janeiro, 2008a.

\_\_\_\_\_. **Constituição da Republica Federativa do Brasil**, 1988. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 6.592/2008**. 2008b. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6592.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6592.htm)>. Acesso em 28 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 7.294/2010. **Política de Mobilização Nacional**. 2010a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/decreto/D7294.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/D7294.htm)>. Acesso em 28 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. Departamento de Educação e Cultura do Exército. **EB60-ME-11.401** - Manual de Ensino – Dados Médios de Planejamento Escolar. Rio de Janeiro, 2017a.

\_\_\_\_\_. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documental da Marinha. **VADE-MÉCUM NAVAL** – Ordenança Geral para o Serviço da Armada. Rio de Janeiro, 2009.

\_\_\_\_\_. **Doutrina Básica de Mobilização Nacional**. 1987. Disponível em: <<https://www.defesa.gov.br/component/content/article/145-forcas-armadas/estado-maior-conjunto-das-forcas-armadas/doutrina-militar/13188-publicacoes>>. Acesso em 10 jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Doutrina Militar Naval**. Brasília: Estado-Maior da Armada. 2017b.

\_\_\_\_\_. **Doutrina Militar Terrestre**. Brasília: Estado-Maior do Exército. 2014.

\_\_\_\_\_. **Manual de Mobilização Marítima**. Brasília: Estado-Maior da Armada. 2010b.

\_\_\_\_\_. **Estratégia Nacional de Defesa**. 2016a. Versão aprovada no Congresso Nacional (Lei Complementar 97/1999, art. 9º, § 3º). Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/12/13/aprovadas-em-plenario-novas-politica-e-estrategia-nacional-de-defesa>>. Acessado em 26 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 11.631/2007**. 2007a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Lei/L11631.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11631.htm)>. Acesso em 28 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **MD35-G-01**: Glossário das Forças Armadas. Brasília: 2015a.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **MD51-M-04**: Doutrina Militar de Defesa. Brasília: 2007b.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **MD41-M-01**: Doutrina de Mobilização Militar. Brasília: 2015b.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **MD41-M-02**: Manual de Mobilização Militar. Brasília: 2015c.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **MD41-P-01**: Política de Mobilização Militar. Brasília: 2015d.

\_\_\_\_\_. **Plano Estratégico da Marinha**. Brasília: Estado-Maior da Armada. 2019a. No prelo.

\_\_\_\_\_. **Política Nacional de Defesa**. 2016b. Versão aprovada no Congresso Nacional (Lei Complementar 97/1999, art. 9º, § 3º). Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/12/13/aprovadas-em-plenario-novas-politica-e-estrategia-nacional-de-defesa>>. Acessado em 26 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. **Política Naval**. Brasília: Estado-Maior da Armada. 2019b.

BRUCE-CHWATT, Robert. **Uganda – Tue Falklands Bus**. 1986 Disponível em <[https://www.researchgate.net/publication/281295542\\_ss\\_Uganda\\_-\\_the\\_Falklands\\_bus](https://www.researchgate.net/publication/281295542_ss_Uganda_-_the_Falklands_bus)>. Acessado em 15 ago. 2019.

CALENZO, Plínio Rodrigues. Brasil, 08 ago. 2019. Correio eletrônico. Entrevista concedida ao autor.

COSTA, Roberto Carvalho. Brasil, 07 ago. 2019. Correio eletrônico. Entrevista concedida ao autor.

FRANÇA, Junia; VASCONCELOS, Ana. **Manual para normalização de publicações técnico-científicas**. 7 ed. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2004.

FRANÇA, Quênio Cerqueira de. Brasil, 05 ago. 2019. Correio eletrônico. Entrevista concedida ao autor.

GIORDANI. **Guerra das Falklands/Malvinas: A resposta britânica – A força-tarefa e a retomada da Georgia do Sul**. 2017 Disponível em < <http://www.cavok.com.br/blog/guerra-das-falklandsmalvinas-a-resposta-britanica-a-forca-tarefa-e-a-retomada-da-georgia-do-sul/>>. Acessado em 12 ago. 2019.

LIMA, Carlos Renato Andrade. Brasil, 26 jul. 2019. Correio eletrônico. Entrevista concedida ao autor.

LONGO, Waldimir. **Tecnologia Militar**. 2010. Disponível em <<http://www.waldimir.longo.nom.br>>. Acessado em 28 ago. 2019.

PINHEIRO, Bruno de Oliveira. Brasil, 25 jun. 2019. Correio eletrônico. Entrevista concedida ao autor.

PIRES, Helio Camargo de Toledo. Brasil, 09 ago. 2019. Correio eletrônico. Entrevista concedida ao autor.

RATO, Maria. **O Colonialismo português, factor de subdesenvolvimento nacional**. 1983 Disponível em <[https://www.jstor.org/stable/41010444?seq=1/subjects#page\\_scan\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/41010444?seq=1/subjects#page_scan_tab_contents)>. Acessado em 29 ago. 2019.

TILL, Geoffrey. **Seapower: A Guide for the Twenty-First Century**. 2 ed. Oxon: Routledge. 2009. 432p.

THORPE, George. **Logística Pura: A Ciência do Preparo da Guerra**. 1 ed. Washington: NDU. 1986. 76p.

## GLOSSÁRIO

**BASE INDUSTRIAL DE DEFESA:** é o conjunto das empresas estatais e privadas, bem como organizações civis e militares, que participem de uma ou mais das etapas de pesquisa, desenvolvimento, produção, distribuição e manutenção de produtos estratégicos de defesa, no País (BRASIL, 2016b, p. 20).

**CAPACIDADE DE DISSUAÇÃO** - configura-se como fator essencial para a Segurança Nacional, na medida em que tem como propósito desestimular possíveis agressões. Sustenta-se nas condições que possui a Nação de congregar e aplicar sua Capacidade de Proteção e de Pronta-resposta, no caso de eventuais ações hostis contra a soberania e os legítimos interesses do Brasil (BRASIL, 2016a, p. 44).

**DEFESA NACIONAL** - Conjunto de medidas e ações do Estado, com ênfase na expressão militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas (BRASIL, 2015a, p.86).

**EFEITO DESEJADO** - Resultado da ação a ser executada. É o que se espera da realização da tarefa. Implica que alguma forma de ação deva ser executada (BRASIL, 2015a, p.97).

**ESTRATÉGIA MILITAR DE DEFESA** - Documento elaborado no nível setorial, que orienta o planejamento estratégico das forças armadas e estabelece ações para a consecução dos objetivos estabelecidos na Política Militar de Defesa, ao mesmo tempo em que contém as hipóteses em que as forças poderão ser empregadas (BRASIL, 2015a, p.110).

**HIPÓTESE DE EMPREGO** - Antevisão de possível emprego das Forças Armadas em determinada situação ou área de interesse estratégico para a Defesa Nacional. É formulada considerando-se o alto grau de indeterminação e imprevisibilidade de ameaças ao País, sendo perfeitamente caracterizada e mensurável. Com base nas hipóteses de emprego, serão elaborados e mantidos atualizados os planos estratégicos e operacionais pertinentes, visando a possibilitar o contínuo aprestamento do Poder Nacional como um todo, e em particular do Poder Militar, para emprego na defesa dos interesses nacionais (BRASIL, 2015a, p.139).

**LOGÍSTICA NACIONAL** - Conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos e meios necessários à realização das ações decorrentes da estratégia nacional (BRASIL, 2015a, p.160).

**MATERIAL DE EMPREGO MILITAR** - Armamento, munição, equipamentos militares e outros materiais ou meios navais, aéreos, terrestres e anfíbios de uso privativo ou característicos das forças armadas e, também, seus sobressalentes e acessórios (BRASIL, 2015a, p.165).

**MOBILIZAÇÃO MARÍTIMA** - Conjunto de atividades sistêmicas, empreendidas rotineiramente na Marinha do Brasil, relativas à previsão das necessidades de complementação das funções logísticas e ao planejamento antecipado de seu atendimento, para fazer frente a uma situação de emergência decorrente da iminência de concretização ou efetivação de uma hipótese de emprego (BRASIL, 2015a, p.174).

**MOBILIZAÇÃO MILITAR** - Conjunto de atividades planejadas, empreendidas e orientadas pelo Estado, desde a situação de normalidade, com o propósito de preparar a expressão militar para a passagem da estrutura de paz para a estrutura de guerra, para fazer frente a uma situação de emergência decorrente da iminência de concretização ou efetivação de uma hipótese de emprego (BRASIL, 2015a, p.174).

**MOBILIZAÇÃO NACIONAL** - Conjunto de atividades empreendidas pelo Estado, ou por ele orientadas, desde a situação de normalidade, complementando a logística nacional, com o propósito de capacitar o Poder Nacional a realizar ações estratégicas, no campo da Defesa Nacional, para fazer frente a uma situação de crise político-estratégica decorrente da iminência de concretização ou efetivação de uma hipótese de emprego (BRASIL, 2015a, p.174).

**MOVIMENTO NAVIO-PARA-TERRA** - É a etapa da fase do Assalto que compreende o movimento ordenado de tropas, equipamentos e suprimentos dos navios de assalto para as Praias de Desembarque e/ou Zonas de Desembarque, selecionadas na Área de Desembarque a fim de garantir o desembarque nos momentos e locais previstos e no dispositivo adequado, atendendo à ideia de manobra em terra (BRASIL, 2008, p. 10-5).

**OBJETIVOS NACIONAIS** - São aqueles que a Nação busca alcançar, em decorrência da identificação de necessidades, interesses e aspirações, ao longo das fases de sua evolução histórico-cultural (BRASIL, 2015a, p.186).

**OBJETIVOS NACIONAIS DE DEFESA** - Objetivos estabelecidos pela Política Nacional de Defesa que orientam o preparo e o emprego do Poder Nacional para o atendimento das necessidades da defesa nacional (BRASIL, 2015a, p.186).

**PLATAFORMA CONTINENTAL** - de acordo com o artigo 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância. A delimitação do limite externo da PC além das 200 milhas marítimas, responsabilidade do Estado costeiro, não pode ultrapassar a distância de 350 milhas marítimas das linhas de base ou de 100 milhas marítimas da isóbata de 2.500 metros de profundidade (BRASIL, 2017b, p. A-26).

**PODER NAVAL** - um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos Objetivos Nacionais de Defesa, identificados na Política Nacional de Defesa, conforme as diretrizes estabelecidas pela Estratégia Nacional de Defesa (BRASIL, 2017b, p. A-27).

**PROJEÇÃO DE PODER NAVAL** - Significa a transposição da influência do Poder Naval sobre áreas de interesse, sejam elas terrestres ou marítimas, abrangendo um amplo espectro de atividades, que incluem, desde a presença de forças até a realização de operações navais (BRASIL, 2016a, p.46).

**PRONTIDÃO OPERACIONAL** - Estado de preparação de uma unidade ou força militar, caracterizado pela capacidade de pronta-resposta a todo ato hostil de origem externa ou interna (BRASIL, 2015a, p.226).

## APÊNDICE A – ENTREVISTAS

**Entrevistado: Sr. Bruno de Oliveira Pinheiro.**

**Função: Superintendente de Regulação - Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários**

**Data: 25 de junho de 2019**

**1** – O senhor poderia disponibilizar a relação de navios mercantes registrados na ANTAQ e de bandeira brasileira na Cabotagem e no Longo Curso, com capacidade para transporte de pessoal (passageiros)?

**R.:** Conforme consulta realizada no site da ANTAQ (<http://web.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarFrotaGeral.aspx>), não há nenhum navio mercante de passageiros registrado na ANTAQ de bandeira brasileira na Cabotagem e no Longo Curso.

**2** - O senhor poderia disponibilizar a relação de navios mercantes de bandeira brasileira, que naveguem em alto mar, do tipo RoRo com capacidade para transporte de veículos?

**R.:** Conforme consulta realizada no site da ANTAQ (<http://web.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarFrotaGeral.aspx>), não há nenhum navio mercante, do tipo RoRo, registrado na ANTAQ de bandeira brasileira na Cabotagem e no Longo Curso.

**3** - O senhor poderia disponibilizar algum tipo de estatística de fluxo desses tipos de navios partindo ou chegando de portos nacionais (a fim de visualizar a demanda atual)?

**R.:** Como informado nas respostas acima, não há, atualmente, nenhum navio mercante registrado na ANTAQ com essas características, razão pela qual não há estatísticas de fluxo desses navios.

**4** - O senhor poderia disponibilizar a relação de estaleiros com capacidade para construir navios RoRo e de passageiros no Brasil?

**R.:** A ANTAQ não dispõe de informações sobre estaleiros, uma vez que dizem respeito a políticas de indústria naval. Conforme o art. 27, VIII, da Lei nº 10.233/01, nesse tocante, somente compete à ANTAQ promover estudos referentes à composição da frota mercante

brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras. Dessa maneira, recomenda-se que as perguntas relacionadas a estaleiros sejam direcionadas diretamente ao Ministério da Infraestrutura, tendo em vista sua competência para promover políticas de indústria naval.

**5 -** O senhor poderia disponibilizar a quantidade de navios brasileiros que escalam os portos brasileiros oriundos de países africanos, acredito que somente a Transpetro/Petrobras realize esse tipo de linha (Africa x Brasil)?

**R.:** Em 2019, até o mês de abril, 460 (quatrocentos e sessenta) navios escalaram os portos brasileiros oriundos de países africanos, segundo o estatístico aquaviário da ANTAQ (<http://web.antaq.gov.br/Anuario/>). Dentre eles, foram identificados 49 (quarenta e nove) de bandeira brasileira. Contudo, na base de dados da ANTAQ, não consta a bandeira de 117 (cento e dezessete) das 460 embarcações encontradas. Essas informações podem ser consultadas na planilha em anexo (Dados Africa-BR.xlsx), que consolidou as informações retiradas do estatístico aquaviário da ANTAQ.

**6.** O senhor poderia disponibilizar a quantidade de navios de bandeira não brasileira (estrangeiros) RoRo e de passageiro que frequentam os portos brasileiros?

**R.:** Em 2019, até o mês de abril, 3.623 (três mil, seiscentos e vinte e três) navios escalaram os portos brasileiros oriundos de países estrangeiros, segundo o estatístico aquaviário da ANTAQ (<http://web.antaq.gov.br/Anuario/>). Dentre eles, foram identificados 83 (oitenta e três) de bandeira estrangeira do tipo RoRo. Contudo, na base de dados da ANTAQ, não foram identificados navios de bandeira estrangeira de passageiro. Ademais, não constam a bandeira de 1.024 (mil e vinte e quatro) e o tipo de 965 (novecentas e sessenta e cinco) das 3.623 embarcações encontradas. Essas informações podem ser consultadas na planilha em anexo (Dados embarcações.xlsx), que consolidou as informações retiradas do estatístico aquaviário da ANTAQ.

**7 –** O Senhor teria algo mais a acrescentar sobre o assunto em tela?

**R.:** Sim, é importante esclarecer que os dados aqui trazidos foram retirados, principalmente, do estatístico aquaviário da ANTAQ, disponível no site <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>, e da relação da frota registrada na ANTAQ, disponível no site <http://web.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarFrotaGeral.aspx>. Vale mencionar que o

estatístico aquaviário, além de já possibilitar a visualização de relevantes informações padronizadas, contém duas opções interessantes para pesquisas personalizadas. A primeira delas permite que o usuário crie suas próprias pesquisas com outros filtros além daqueles padronizados. A segunda opção permite que o usuário faça o *download* de todas as bases de dados utilizadas no estatístico aquaviário. Ambas alternativas estão destacadas na imagem a seguir, retirada do site <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>.

**Entrevistado: CMG Carlos Renato Andrade Lima.**

**Função: Gerente da Seção de Coordenação da Mobilização Nacional do Ministério da Defesa**

**Data: 26 de julho de 2019**

1 – O Sr, poderia informar sua experiência profissional, particularmente no setor de mobilização?

**R.:** Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM)- Encarregado da Seção de Operações e Inteligência/ **Encargo Colateral de Oficial de Mobilização Marítima** ( 2013-2016).

Estado-Maior da Armada (2017- MAI 2019) - Ajudante/ **Encarregado da Divisão de Mobilização do EMA.**

**Gerente da Seção de Coordenação da Mobilização Nacional do Ministério da Defesa.**

2 - Considerando a Lei de Mobilização Nacional, Nº 11.631/2007, regulamentada pelo Decreto número 6.592/2008, houve alguma evolução / atualização dos demais documentos normativos sobre o assunto, listados abaixo? Estão eles, ainda em vigor?

a) **Decreto-Lei Nº 4.812, de 8 de outubro de 1942**, que dispõe sobre a requisição de bens imóveis e moveis, necessários às forças armadas e à defesa passiva da população, e dá outras providências;

**R.:** Observou-se que o Decreto Lei Nr.º 4.812, de 8 de outubro de 1942, editado pelo Governo Federal, a época, para servir de arcabouço jurídico regulamentando as requisições que se fizessem necessárias, em prol da mobilização geral, Decreto nº 10.451, de 16 de Setembro de 1942, dispondo sobre a requisição de bens móveis e imóveis necessários às Forças Armadas e à **defesa passiva da população**, tornado, em 1945, sem efeito por intermédio do DL Nr.º 8.090, que ainda no mesmo ano foi também revogado pelo DL Nr.º 8.158, sofre de questionamento quanto a irrevogabilidade decorrente da sucessão de leis versando sobre mesmo assunto e revogando os dispositivos anteriores, desde a apresentação um anteprojeto de uma nova Lei de Requisições, pelo Estado Maior das Forças Armadas, à Casa Civil, em 1954, para apreciação dos demais ministérios.

Essa pressuposta lacuna legislativa ensejou a uma consulta por parte do o Estado Maior das Forças Armadas junto a Consultoria Geral da República, em 1962, que foi publicada no DOU de 22 de junho de 1964, no qual o consultor afirma a revogabilidade do DL Nr.º

4.812/42, com aprovação de parecer do então Presidente da República, deixando clara a ausência de uma lei específica que trate de requisições. Porém, por si só, este ato não foi capaz de pacificar o assunto, uma vez que vários autores continuaram a considerar DL Nr.º 4.812/42 como possivelmente válido.

Diante exposto, trago como novidade o parecer Nr.º 00115/2017, anexo, despachado pela Advogada-Geral da União, que por consulta da Seção de Coordenação da Mobilização Nacional, emitiu parecer de acordo com o publicado em 1964, concluindo que, pôr no Brasil não haver o instrumento da **repristinção**, o Decreto-Lei nº 4.812 está definitivamente revogado. Fato comunicado a Escola Superior de Guerra e a Casa Civil, anexos, apesar do DL Nr.º 4.812/42 continuar constando no site dessa instituição.

**b) Doutrina Básica de Mobilização Nacional**, aprovada pela Exposição de Motivos no 006, de 14 de setembro de 1987, da então Secretaria-Geral do Conselho de Segurança Nacional;

**R.:** Em que pese ter sido criado em 2012, por Portaria, após deliberação de reunião executiva do SINAMOB, um Grupo de Trabalho com a finalidade de atualizar a Doutrina Básica de Mobilização, com representantes dos 10 componentes do SINAMOB, dos 03 Comandos Militares e da ESG, após mais de 06 meses de reuniões elaboração de minutas e recebimento de sugestões, devido à grande divergência de ideias, algumas vezes contrárias a essência da mentalidade de mobilização, decidiu-se por arvorar o trabalho e continuar com a Doutrina Básica de Mobilização Nacional de 1987, que encontra-se em vigor e que julga-se estar atual em sua essência, necessitando somente de uma modernização em relação a estrutura administrativa do Governo Federal e alguns pequenos conceitos como o de Hipótese de Emprego (HE), no lugar de Hipótese de Guerra.

**c) Manual Básico de Mobilização Nacional**, aprovado pela Portaria no 073, de 10 de agosto de 1988, da então Secretaria-Geral do Conselho de Segurança Nacional;

**R.:** O Manual Básico de Mobilização Nacional encontra-se em vigor e com conteúdo adequado, necessitando somente de uma modernização em relação a estrutura administrativa do Governamental, retirando-a da publicação ou fazendo um referencial genérico, uma vez que passaram a constar em Decreto Lei. Nascido de classificação reservado e por não ser um Documento do Ministério da Defesa (MD), perde-se em

divulgação de seu conteúdo e por interferência das publicações do Subsistema Militar de Mobilização, que por vezes discorrem transbordando para o campo nacional.

**d) Política Governamental de Mobilização Nacional e Diretrizes Governamentais de Mobilização Nacional**, aprovadas pela Exposição de Motivos no 026, de 16 de maio de 1989, da Secretaria de Assessoramento da Defesa Nacional da Presidência da República.

**R.:** A PMN deve ser mantida como a mais perene possível. Poderá variar conforme a conjuntura. Já as Diretrizes Governamentais de Mobilização Nacional são um indicativo do que deverá ser feito por cada Subsistema. A Política Governamental de Mobilização Nacional e Diretrizes Governamentais de Mobilização Nacional em vigor são a estabelecida pelo Decreto nº 7.294 de 06 /09/2010.

**3 -** De acordo com o Artigo 8º do Decreto número 6.592/2008, compete ao MD elaborar a proposta de alteração dos subsistemas do SINAMOB, em caso de modificação da organização da Presidência da República e dos Ministérios, o que ocorreu este ano, com a sanção presidencial, no dia 18 de junho, da Lei 13.844, que estabeleceu a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios. Há alguma previsão ou ação em andamento para que se atualize a estrutura do SINAMOB?

**R.:** Há sim, no âmbito desta Seção a intenção de iniciar um processo de atualização, tanto da Lei nº 11.631 quanto do Decreto nº 6.592. Todavia, para tal, como é imperativo que cada qual seja atualizado por, respectivamente, uma Lei e um Decreto, estima-se no caso da Lei o processo seja demorado e o Decreto um pouco mais rápido. Como o Decreto regulamenta a Lei essa, necessariamente, teria que ser modificada primeiro.

No entanto, por essas mudanças ministeriais serem recentes e estarem se assentando, por haver ponto de vistas de técnicos que o SINAMOB, também, deva sofrer ajustes doutrinários na composição dos subsistemas, por julgar que mentalidade de SINAMOB necessita ser fortalecida, para melhor solução desta empreitada e estarmos em vias de alteração no Comando da Secretária executiva, estamos nos organizando para fazê-lo.

Por ventura, buscando não sermos relapsos aos acontecimentos, temos identificados os órgãos que receberam as atribuições de órgãos extintos afetos aos subsistemas do SINAMOB e baseados no Art. 76 da Seção II do Capítulo VII da Lei 13.844, Da Transferência de Competências, o que nos possibilita desenvolver as atividades que se fizerem necessárias, no âmbito do SINAMOB, até as devidas atualizações necessárias.

De ACD com a, art. 7º, da Lei de Mobilização Nacional (nº 11.631/2007) compete ao SINAMOB, entre outras, a tarefa de **Formular a Política de Mobilização Nacional**. Dessa forma:

**4** - A PMN foi expedida em 2010, e de acordo com as Diretrizes Governamentais de Mobilização Nacional (Art 6º), foram elaboradas, ou estão em fase de elaboração, as diretrizes e planos setoriais dos demais órgãos componentes do SINAMOB?

**R.:** A PMN é de Estado e as Diretrizes são de Governo. Cada Subsistema deveria adequar as suas Diretrizes as Governamentais. Até onde vai o conhecimento desta Seção, exceto as publicações do Subsistema Militar, os demais Subsistemas não possuem, ainda, elaboradas as Diretrizes Setoriais. No entanto houve sim um fomento das atividades de mobilização, fruto dessa Política e Diretrizes, com seu pico em 2012, com incentivo de cursados na área, participação em Planejamento Conjuntos das FA, porém o assunto perdeu em importância com o tempo e o desafio hoje em dia é buscar essa retomada de importância da Mobilização Nacional.

**5** - Com a expedição da Diretriz Setorial de Mobilização Militar, pelo MD, em 2015, seus Objetivos (item 1.2) vem sendo cumpridos, particularmente quanto ao Objetivo c), que visa à elaboração das Diretrizes e dos Planos de Mobilização e de Desmobilização Militares pelo MD e pelos Cmdo das Forças Singulares?

**R.:** Este é um assunto para ser respondido pelo Subsistema Setorial Militar, com mais propriedade, no entanto como oriundo do órgão central de mobilização da Marinha, posso dizer que sim existem manuais elaborados no âmbito das Forças Singulares para desenvolverem a Mobilização.

O grande impasse hoje em dia é que, para elaboração dos Planos de Mobilização previstos, precisa-se trabalhar nos mais diversos níveis com as Listas de Necessidade (LN), para se identificar as **carências**, listas essas que acompanham o sigilo de ultrassecretas, por serem fruto de estudos de Hipóteses de Emprego (HE).

A situação das LN vem sendo palco de debate no âmbito do MD, uma vez que há a solicitação oriunda das próprias Forças Singulares, que querem poder desenvolver seus planos conforme prevê a doutrina, mas não recebem as LN. No MD existem pontos de vistas logísticos a favor de descaracterizar ou desclassificar as LN, para desenvolvimento dos planos, e outros operacionais que julgam não ser possível. Nos próximos dias 13 e 14 de agosto haverá uma Jornada de Interoperabilidade Logística, em Brasília, onde o

assunto será abordado. A Marinha em paralelo apresentou o tema para ser abordado no Comitê de Chefes de Estado-Maior das Forças Armadas.

**6 - O Plano Nacional de Mobilização e os demais documentos relacionados com a Mobilização Nacional** chegou a ser prontificado, considerando as HE?

**R.:** O Plano Nacional de Mobilização doutrinariamente precisa nascer da junção dos Planos de Mobilização Setoriais, como já foi dito, o único Subsistema organizado até hoje é o militar, que por vezes legisla sobre outros Subsistemas, como é caso da Mobilização Industrial, que pertence ao Econômico, porém aos menos desavisados e desconhecedores do Manual Básico de Mobilização Nacional, podem tomar por base unicamente o Manual de Mobilização Militar, que não faz nenhuma referência aquele e trata o assunto de modo muito peculiar a ele. No entanto, mesmo com essa ótica, não conseguem ultrapassar a barreira imposta pelas HE ultrassecretas, caso agravado para os demais Subsistemas, que doutrinariamente teriam que fazer seus Planos de Mobilização a semelhança do militar, mas que não encontram espaço para tratar conjuntamente no campo das HE, o que seria necessário para todos estarem tratando da mesma problemática.

**7 -** Na avaliação do Sr., quais seriam os principais óbices para o cumprimento das tarefas acima?

**R.:** 1- **Não priorização**, nos últimos anos, para **realização do curso de Mobilização Nacional**, da ESG, para o pessoal afeto ao setor Mobilização, dos órgãos componentes do SINAMOB, incluindo o MD e os Estado-Maior das FS, o que dificulta o estabelecimento de uma “network”.

2- **Falta de reconhecimento da Doutrina Básica de Mobilização Nacional** e o **Manual Básico de Mobilização Nacional**, por não serem publicações do MD e sim do órgão de direção geral anterior. O Manual ainda tem o agravante de ser pouco conhecido, por ser classificado como reservado.

3- **Pouca importância dada**, de forma geral, a **Política Governamental de Mobilização Nacional** e **Diretrizes Governamentais de Mobilização Nacional** em vigor, pois o assunto Mobilização é pouco compreendido, o que resulta em falta de prioridade seja no campo Militar ou Civil.

4- **O impasse** que envolve o **trâmite das Listas de Necessidades**, sendo estas, doutrinariamente, fundamentais para confecção dos diversos Planos de Mobilização.

**5- Não percepção** operacional da necessidade da **presença dos Subsistemas não militares**, nos planejamentos conjuntos militares, onde se tratam das HE, visto que cada um tem que saber para onde deve direcionar os seus Planos Setoriais de Mobilização.

**6- Os obstáculos para a cobrança de desenvolvimento dos Subsistemas de Mobilização**, devido a célula de Mobilização nacional, que desenvolveu a sua base doutrinária a partir de um órgão de assessoria direta presidencial, estar localizada dentro de um dos Subsistemas.

**8 - O Sr. poderia contribuir com alguma outra informação que julgue pertinente e que não tenha sido abordada nas questões acima?**

**R.:** 1- A Lei de requisição de requisição em si é uma das ferramentas que pode ser necessária para desenvolvimento da Mobilização em sua fase de execução, no entanto ela não precisa existir apenas para a Mobilização e muito menos só para as necessidades militares, portanto uma proposta de para criação de uma nova Lei de Requisições, partindo do SINAMOB seria desejável que fosse fruto de uma conclusão do seu comitê, para atender as demandas de Plano de Mobilização Nacional e o ator principal seria o Subsistema de Política Interna, hoje Casa Civil, enquadra pelo Decreto 6.592/2008, como responsável em coordenar a adaptação do ordenamento jurídico, criando instrumentos legais que garantam ao Estado o atendimento das necessidades de Mobilização Nacional.

2- A Doutrina Básica de Mobilização Nacional e o Manual Básico de Mobilização Nacional, apesar julgados com conteúdo adequados, precisam ser revisados, respeitando a base doutrinária e ganhar uma roupagem de publicação do MD, para efetivamente ser referência do Subsistema Militar, e isso é uma das metas a serem buscadas, ciente da complexidade de opiniões do SINAMOB, que fez naufragar a primeira tentativa, em 2012.

**Entrevistado: Sr. Quênio Cerqueira de França.**

**Função: Coordenador-Geral de Projetos dos Fundos de Infraestrutura do Ministério de Infraestrutura**

**Data: 05 de agosto de 2019**

**1** – O Senhor poderia informar sua experiência no governo, particularmente no setor de infraestrutura?

**R.:** Sou da carreira de auditor da Secretaria do Tesouro Nacional, desde 2001. Especificamente na área de infraestrutura, atuei como Secretário-Executivo do Conselho Curador do FGTS, de maio de 2011 a março de 2016, com foco nos investimentos em habitação, saneamento e mobilidade urbana. Voltei a atuar no setor em janeiro de 2017 como coordenador-geral da área de assessoramento ao Conselho Diretor do FMM, local em que estou até hoje.

**2** – Na avaliação do Sr., por que (quais seriam os principais óbices atualmente) não há Navios de Cruzeiro nem Navios Mercantes (NM) do tipo Roll On-Roll Off de fabricação nacional nem mesmo afretados, inscritos no REB?

**R.:** Em relação à construção desses tipos de embarcação, tenho acompanhado mais especificamente a situação dos navios mercantes. Neste caso, fatores como risco de construção e preço de importação têm dificultado que os estaleiros nacionais consigam captar essa demanda. Parte dos estaleiros encontra-se em dificuldade financeira em razão da frustração dos negócios esperados quando da implantação, basicamente voltados para a cadeia de Óleo e Gás, e com isso não conseguem arcar sozinhos com os custos de construção, o que eleva o risco de não entrega. Assim, acredito que os principais fatores estejam associados à situação financeira e produtividade dos estaleiros especializados nesses tipos de embarcação.

**3** – O Sr. acredita que haja uma demanda de mercado que justificasse investimentos na área de construção naval nacional voltada para:

a. produzir Navios de Cruzeiro para explorar o turismo ao longo da costa brasileira e sulamericana (cabotagem)?

b. produzir Navios Roll On Roll Off para explorar o comércio de exportação e importação de veículos automotores? Caso afirmativo, porque esses setores vem sendo explorados exclusivamente por companhias estrangeiras com NM não inscritos no REB?

**R.:** Acredito que a demanda atual não seja suficiente para superar problemas indicados na resposta anterior.

**4 –** Considerando as possíveis dificuldades atuais da economia nacional para a construção naval, o Sr. considera que uma solução para mitigar a carência da questão anterior seria a possibilidade de investidores nacionais realizarem o afretamento de Navios de Cruzeiro e do tipo Ro-Ro no exterior e inscrevê-los no REB? Quais seriam os principais vantagens e desvantagens para essas empresas nacionais?

**R.:** Sim, acredito que a mudança na regra de afretamento teria a vantagem de expandir a frota inscrita no REB, sem a exposição aos riscos e aos custos da construção no País. Por outro lado, a desvantagem é a permanência da ociosidade desse segmento da indústria naval, e a mudança na política que previa que o aumento da frota seria realizado por meio do desenvolvimento da indústria, o que motivou a instalação de estaleiros bilionários no país.

**5 -** Na visão do Sr., quais seriam as principais vantagens (ou desvantagens, caso visualizadas) caso o Governo Federal aprovasse leis e ou normas específicas de incentivo e isenções fiscais para a construção de NM de Cruzeiros e do tipo Roll On – Roll Off, ou que favorecessem o afretamento e respectiva inscrição no REB?

**R.:** Basicamente, as mesmas vantagens e desvantagens apontadas na resposta anterior.

**6 -** Quais seriam as vantagens para o governo de ter navios desse tipo na frota nacional (navios de bandeira brasileira)?

**R.:** O aumento da frota possui a vantagem estratégica de defesa nacional, pois há casos em que as embarcações mercantes brasileiras podem ser disponibilizadas para a marinha de guerra. Ademais, a formação de frota nacional mitiga os riscos logísticos de dependência de embarcações estrangeiras, as quais podem migrar mais facilmente para outros mercados, a depender das oscilações no preço do frete.

**7 -** Sobre o assunto, de uma maneira geral, quais seriam as medidas visualizadas pelo Sr. para incentivar esses tipos de investimento, de forma a ampliar a frota de NM nacional?

**R.:** O MINFRA tem estudado várias medidas que irão compor o programa intitulado BR do Mar, voltado para o desenvolvimento da navegação de cabotagem. Dentre as medidas estudadas estão a ampliação das possibilidades regras de afretamento de embarcação, sem

suspensão de bandeira, regulação de afretamentos provisórios, e redução dos impostos de importação nova.

**8** - O Sr. poderia contribuir com alguma outra informação que julgue pertinente e que não tenha sido abordada nas questões acima?

**R.:** Acredito que os principais pontos foram abordados nas questões anteriores.

**Entrevistado: CMG (Refº) Roberto Carvalho Costa**

**Função: Coordenador de Mobilização Militar na Subchefia de Mobilização do Ministério da Defesa**

**Data: 07 de agosto de 2019**

**1** - O Sr poderia informar sua experiência profissional, particularmente no setor de mobilização?

**R.:** Desde 26 de junho de 2001, como Coordenador de Mobilização Militar, com as atividades subsidiárias de Palestrante, Legislador e Planejador em operações militares a respeito do assunto Mobilização Militar. Para aumentar a capacitação, realizei os seguintes cursos - Curso de Logística e Mobilização Nacional (CLMN), em 2002, na Escola Superior de Guerra, RJ; Curso de Gerência Executiva em Transporte e Mobilização (GETRAN), em 2004, na Faculdade da Terra de Brasília, DF; Curso de Pós-Graduação Lato-Senso, em Gerência Executiva em Transporte e Mobilização, em 2004, Exército Brasileiro e Câmara Interamericana de Transportes; e Curso de Gestão de Recursos de Defesa (CGERD), em 2006, na Escola Superior de Guerra, DF.

**2** - Considerando a Política de Mobilização Militar (MD41-P-01/2ªEd/2015) quais as principais realizações e dificuldades enfrentadas pelo MD no cumprimento dos Objetivos Específicos e das Diretrizes ali previstas?

**R.:** Como realizações, destaco: Aperfeiçoamento e atualização da doutrina de Mobilização Militar; Manutenção e aperfeiçoamento de um marco jurídico-institucional referente às atividades da Mobilização Militar; Aperfeiçoamento e atualização do SISMOMIL; Criação e manutenção de um sistema único de cadastramento de empresas para apoio à decisão, o MODEMOB no sistema APOLO, em expansão para as FS; Criação do Programa Orçamentário 0008 – Preparo da Mobilização Militar; Capacitação de recursos humanos para a condução e aperfeiçoamento da Mobilização Militar; Contribuição para o processo de disseminação de uma mentalidade de Mobilização Militar.

Como dificuldades, destaco: Conscientização da sociedade quanto à importância da Mobilização para a defesa, segurança e o desenvolvimento do País; Limitações orçamentárias impostas às FA; Plano Orçamentário insuficiente para o “Preparo da Mobilização Militar”; Falta de um modelo de plano de mobilização militar comum as FA e ao MD; Integração da Mobilização Militar com a Mobilização dos demais subsistemas do SINAMOB.

**3** - Especificamente quanto ao Objetivo Específico nº XII, e, de acordo com a Diretriz nº XX, quais medidas o MD vem adotando?

**R.:** Após a criação do PO 0008 – Preparo da Mobilização Militar, a SECMIL tem demonstrado a sua insignificância para o cumprimento das suas metas, porém, devido às restrições orçamentárias, seu valor tem sido constante.

**4** - Especificamente quanto à Diretriz nº XXVIII, a célula de mobilização do Centro de Coordenação Logística e Mobilização (CCLM) do EMCFA chegou a ser implantada?

**R.:** Sim, ela tem sido empregada em todos os grandes eventos e por ocasião dos planejamentos das operações programadas pelo EMCFA.

**5** - Quanto aos Objetivos Específicos, como o Sr. avalia que estão sendo cumpridos, os listados abaixo?

**R.:** a) Obj V - a criação e manutenção de um sistema único de cadastramento de empresas para apoio à decisão, no âmbito dos Sistemas de Mobilização Militar (SISMOMIL, SIMOMAR, SIMOBE e SISMAERO). Tem havido uma evolução do Módulo de Empresas Mobilizáveis (MODEMOD) no sistema APOLO. Recentemente, pela Portaria Normativa nº 34/GM-MD, de 17 de junho de 2019, foi aprovada a publicação MD41-N-01 – Normas para o Cadastramento e Credenciamento de Empresas Mobilizáveis.

b) Obj VIII - a promoção de ações que contribuam para a incorporação da dimensão Defesa Nacional nos planos de desenvolvimento da infraestrutura do país, em especial nos setores de transporte, telecomunicações, saúde e energia. Ainda não foi possível cumprir este objetivo devido a limitação física (falta de pessoal) para tratar do assunto.

c) Obj XIII - a capacitação de recursos humanos essenciais para a condução e aperfeiçoamento da Mobilização Militar. A capacitação que era realizada só pela ESG Rio, agora está sendo realizada também pela ESG DF. Existe uma Portaria do Ministro da Defesa que orienta o pessoal com curso de Mobilização para servir no MD.

d) Obj XIV - a elaboração e acompanhamento dos planos de mobilização e de desmobilização no âmbito do Subsistema Setorial de Mobilização Militar. Não existe planos de mobilização devido à restrição pela classificação dos planejamentos, no entanto está em andamento vários GT com a finalidade de encontrar uma solução para esta limitação. A SECMIL está elaborando um “Manual de Planejamento da Mobilização Militar” (MD41-M-01) que pretende além de oferecer os modelos de planos de mobilização, também resolver este problema da classificação dos documentos.

e) Obj XV – contribuição para o processo de disseminação de uma mentalidade de Mobilização Militar. Utilizamos toda a oportunidade para a divulgação e conscientização da importância da Mobilização Militar, por meio de palestras, simpósios, seminários, etc, para atingir este objetivo.

**6 -** Quanto às Diretrizes, como o Sr. avalia que estão sendo cumpridos, as listadas abaixo?

**R.:** a) VI - identificar, em coordenação com a Logística, as carências materiais estratégicas, críticas e essenciais de interesse militar e ter pronto o planejamento visando a sua obtenção e o seu recompletamento oportunos. Esta é a nossa meta, porém, para que isto seja possível, é necessário que consigamos unificar nossos bancos de dados e que seja elaborado o Manual de Planejamento da Mobilização Militar.

b) XI - identificar, selecionar, cadastrar, preparar e incentivar as indústrias e as empresas passíveis de serem mobilizadas. De alguma forma estamos identificando, selecionando e cadastrando empresas de interesse da Mobilização Militar, no sistema APOLO, no entanto só será possível preparar e incentivar as indústrias e as empresas quando elaboramos nossos planos de mobilização.

c) XII - manter cadastro de dados relativos aos recursos humanos, materiais, de serviços e instalações, de interesse da Mobilização Militar. O cadastro de dados de RH ainda é o do Serviço Militar, sobre o qual estamos estudando sua transformação em ModRH (Módulo de Recursos Humanos) à exemplo do MODEMOB. Referente aos outros cadastros, estamos realizando dentro do possível no MODEMOB.

**7 -** Considerando a Disposição Final, constante do item 4.1.1, existe algum planejamento para emprego do Exercício Curricular AZUVER, sob coordenação do MD / SIDOC, como fonte para explorar aspectos de Mobilização Militar?

**R.:** A Mobilização pode ser explorada em qualquer tipo de exercício e as Escolas receberam nossas publicações, desse modo se espera que o interesse seja do estabelecimento de ensino propor tal exercício. O MD tem mandado representantes para acompanhar o AZUVER, com os conceitos de Mobilização, porém, não tenho conhecimento que haja algum planejamento para realizar este Exercício sob a coordenação do MD.

**Entrevistado: CLC Plínio Rodrigues Calenzo**

**Função: Diretor Procurador do Centro de Capitães da Marinha Mercante**

**Data: 08 de agosto de 2019**

1 - O Sr, poderia informar sua experiência profissional, como Oficial da Marinha Mercante Brasileira?

**R.:** Sou Formado em 1992 no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha. Atuei como 2º Oficial de Náutica e 1º Oficial de Náutica em Navios Tanques e como Comandante de Rebocadores especiais em operações de Salvatagem marítima. Em terra ocupei as funções de Encarregado de Tráfego Marítimo, Gerente de Rebocadores, Gerente de Filial e Gerente de Frota da empresa navegação Wilson, Sons. Em 2007 iniciei a operação como gestor da segunda maior empresa de navegação de Rebocadores do mundo no Brasil (Smit). Em 2010 montei a empresa brasileira de navegação Transmar e em 2015 a empresa fez a fusão com o grupo pertencente a maior empresa de navegação o mundo Maersk, nessa ocasião ocupei as funções de Diretor, Presidente e Membro do conselho de acionistas. Em 2018 participei da fundação da Embrareb \_ Empresa Brasileira de Rebocadores, ocupando o cargo de Conselheiro do Conselho de Administração. Em órgãos ligados a Marinha Mercante ocupei os seguintes cargos:

2005 Professor do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha;

2006 Diretor adjunto do Conselho da Autoridade Portuária da Bahia;

2010 Vice-presidente a Associação Internacional de Comandantes de Rebocadores;

2016 Diretor Procurador do Centro de Capitães da Marinha Mercante;

2017 Professor palestrante da USP – engenharia naval e mecatrônica.

2 – O Senhor poderia fazer um breve resumo da história da Marinha Mercante Brasileira?

**R.:** Pacto Colonial – após a descoberta do Brasil, foi celebrado por Portugal o Pacto Colonial que vinculava qualquer comercialização com a nova colônia (Brasil) obrigatoriamente por comerciantes e ou transportadores portugueses, dessa forma somente os portugueses poderiam importar ou exportar produtos do Brasil.

Abertura dos Portos às Nações Amigas – a referida lei veio com a migração da família real portuguesa para o Brasil, na ocasião as guerras napoleônicas chegara a Portugal e o Reino Unido ofereceu proteção à família real portuguesa em troca de vantagens junto as colônias do país lusitano. Na prática a Abertura dos Portos às Nações Amigas, tirou a exclusividade do

comércio dos portugueses para uma vinculação a Marinha Mercante inglesa.

Proclamação da República – a lei de Abertura dos Portos às Nações Amigas ficou inalterada até a proclamação da república, nessa época todo o comércio brasileiro era dependente do transporte marítimo inglês. O Marechal Deodoro da Fonseca solicitou ao Barão de Itanagé que colocasse em prática um trabalho realizado há alguns anos feito pela Armada onde o referido Barão mostrava a viabilidade de termos independência no transporte marítimo.

Lloyd Brasileiro – o trabalho do Barão de Itanagé viabilizou a inauguração do Lloyd Brasileiro, na época parte dos Oficiais e Praças da Armada foram cambados para a Marinha Mercante Brasileira, naquela ocasião estabelecia-se que o Brasil teria uma Marinha Mercante com viés militar e subordinado a Armada, ainda para os militares que optassem cambar para a Marinha Mercante era garantido a manutenção de sua patente e a utilização do mesmo uniforme da Armada.

O Brasil rapidamente teve uma Marinha Mercante que representava estatisticamente o PIB brasileiro em referência ao PIB mundial, ou seja, se o Brasil era responsável por 2% do PIB mundial a Marinha Mercante Brasileira representava cerca de 2% do transporte de cargas no mar pelo mundo.

No início do século XX até final dos anos 80 vários planos governamentais estimularam o crescimento e manutenção de uma Marinha Mercante Brasileira forte, destacando-se também o pátio de construção naval brasileiro. Isso possibilitou ao Brasil, na década de 70, alcançar o patamar de segundo maior construtor naval deixando hoje o extinto Lloyd Brasileiro como companhia de navegação que mais possui escalas em todo o mundo.

Após as eleições diretas de 1989, o novo poder executivo brasileiro, removeu os incentivos à Marinha Mercante Brasileira e após 100 anos, abriu a possibilidade de navios estrangeiros novamente fazendo navegação de transporte de carga brasileira, essa política pró-empresas estrangeiras se manteve inalterada até o início dos anos 2000, entretanto a maior parte das empresas de navegação brasileiras não resistiu a década de 90 e faliram.

No início do século XXI o governo brasileiro voltou a ter leis propícias a uma Marinha Mercante nacional, mas dessa vez voltada exclusivamente à navegação de apoio marítimo em suporte a crescente exploração de hidrocarbonetos no mar.

**Entrevistado: CMG Helio Camargo de Toledo Pires**

**Função: Comandante do 1º Esquadrão de Apoio**

**Data: 09 de agosto de 2019**

**1** - O Sr, poderia informar sua experiência profissional, como Oficial da Marinha?

**R.:** Fui declarado Guarda-Marinha em 1992 e desde então realizei os seguintes cursos de carreira: Curso de Aperfeiçoamento em Armamento (1996); Curso de Estado-Maior para Oficiais Intermediários - C-EMOI (1999); Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores - C-EMOS (2009) e Curso de Política e Estratégia Marítimas - C-PEM (2018).

Dentre as principais comissões, destaco as seguintes: Imediato da Corveta "Caboclo", Comandante do Navio Varredor "Anhatomirim", Chefe do Departamento de Armamento do Navio-Escola "Brasil", Imediato do Navio de Desembarque-Doca "Rio de Janeiro", Assessor de Logística na Missão de Assessoria Naval na Namíbia e Comandante do Primeiro Esquadrão de Apoio.

**2** - Com relação aos atuais meios navais do 1º Esquadrão de Apoio, o Sr. poderia responder aos quesitos abaixo:

a) Quais são os navios atualmente em operação?

**R.:** - Navio Doca Multipropósito "Bahia" (G-40);

- Navio de Desembarque de Carros de Combate "Almirante Sabóia" (G-25);

- Navio-Tanque "Almirante Gastão Motta" (G-23);

- Embarcação de Desembarque de Carga Geral "Marambaia" (L-20); e

- 02 EDCG Classe "Guarapari".

- 05 Embarcações de Desembarque de Viaturas e Material Classe "Caieiras" e 01 EDVM "Icarai".

**3** - Há algum meio indisponível para manutenção? Caso afirmativo, o Sr. Poderia informar uma previsão de retorno à operação?

**R.:** Sim. O Navio de Desembarque de Carros de Combate Mattoso Maia (G-28). Há uma previsão que o Navio retorne às atividades até meados de 2021, caso haja o devido fluxo de investimentos.

**4** - Há algum meio com previsão de descomissionamento no período de 12 meses?

**R.:** Sim. O Navio de Desembarque de Carros de Combate Garcia D'Avila (G-29) tem sua

Mostra de Desarmamento programada para OUT2019.

**5** - Qual a disponibilidade de vagas para embarque de tropas de Fuzileiros Navais em cada um dos meios existentes, em caso de realização de uma Operação Anfíbia?

**R.:** - NDM “Bahia” (G-40): Tropa - Oficiais:41 / Praças: 249

- NDCC “Almirante Sabóia” (G-25): Tropa - Oficiais: 17 / Praças: 217

- NDCC Mattoso Maia (G-28): Tropa - Oficiais: 27 / Praças: 306

- EDCG “Marambaia” (L-20): Capacidade para transporte de até 700 militares armados e equipados durante o Movimento-Navio-Terra.

- EDCG Classe “Guarapari”: Capacidade para transporte de até 400 militares armados e equipados durante o Movimento-Navio-Terra.

- EDVM: Capacidade para transporte de até 80 militares armados e equipados durante o Movimento-Navio-Terra.

**6** - À título de informação adicional, o Sr. poderia informar qual a disponibilidade de vagas para embarque de tropas de Fuzileiros Navais no PHM ATLÂNTICO?

**R.:** O PHM Atlântico não é um meio desse Esquadrão, no entanto, tem-se como dado de planejamento uma capacidade de transporte de tropa de 445 militares.

**7** - O Sr, possui algum conhecimento de previsão de obtenção de mais algum Navio Anfíbio no futuro próximo?

**R.:** Desconheço tal possibilidade.

**Entrevistado: CF Tarcísio Abranches de Albuquerque**

**Função: Encarregado da Divisão de Mobilização e Logística do ComOpNav**

**Data: 20 de agosto de 2019**

**1** - O Sr, poderia informar sua experiência profissional, particularmente na área de Logística e Mobilização?

**R.:** Não possuo experiência anterior na área de mobilização.

**2** - De acordo com o EMA-401 (REV2), de 2010, compete ao ComOpNav as seguintes tarefas (dentre outras) e elaboração de documentos:

a. Tarefas:

1. estabelecer os requisitos mínimos a serem incorporados nas especificações da construção de navios mercantes para operação em tempo de guerra;

2. preparar planos para adaptação e conversão de navios mercantes, pesqueiros e outras embarcações, conforme as necessidades do Setor Operativo;

3. estabelecer a natureza e cadastrar o material da Marinha Mercante de interesse da Mobilização Marítima. Manter o cadastro e o acompanhamento dos navios mercantes, pesqueiros e outras embarcações, de bandeira brasileira, das facilidades portuárias, estaleiros e estabelecimentos de apoio;

4. desenvolver programas de treinamento e estágio de pessoal militar da MB para operação de navios mercantes;

5. manter cadastro do pessoal da Marinha Mercante, em atividade, nas categorias de marítimos, fluviários, pescadores e estivadores; e

6. identificar e cadastrar o material, as atividades e os serviços relacionados ao subsistema que, por motivo de segurança, devam e possam, em caso de Mobilização, ser transferidos de qualquer setor para o âmbito de responsabilidade da MB, ou que por ela tenham que ser controlados.

O Sr. poderia descrever como cada uma das tarefas acima vem sendo cumpridas?

**R.:** As tarefas são cumpridas a medida em que são demandadas.

**3** - Quais são os principais óbices, na visão do Sr., para o cumprimento dessas tarefas?

**R.:** Pequena frota se bandeira brasileira, dentre os quais poucos se adéquam aos requisitos necessários para mobilização;

Falta de definição objetiva do que é a atividade de mobilização;

Arcabouço legal pouco desenvolvido; e  
Falta de conhecimento das necessidades e carências.

b. Elaborar, e manter atualizado, os seguintes documentos:

1. Diretriz Setorial de Mobilização e Desmobilização Marítima de Atividades Marítimas;

2. Plano Setorial de Mobilização Marítima de Atividades Marítimas; e

3. Plano Setorial de Desmobilização Marítima de Atividades Marítimas.

**4** - Esses documentos previstos foram elaborados e estão atualizados? Caso afirmativo, há a possibilidade de anexá-los a esta pesquisa?

Caso negativo, o Sr. poderia informar os principais óbices para a sua elaboração e ou atualização?

**R.:** Negativo. Falta de pessoal dedicado ao desenvolvimento dos planos e falta de prioridade para o assunto.