

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG CARLOS ROBERTO ROCHA E SILVA JUNIOR

A AMAZÔNIA AZUL E A GEOPOLÍTICA BRASILEIRA: PERSPECTIVAS DE UMA
ESTRATÉGIA MARÍTIMA BRASILEIRA

Tarefas Básicas do Poder Naval, Programas Estratégicos e a proteção e defesa da Amazônia Azul.

Rio de Janeiro

2019

CMG CARLOS ROBERTO ROCHA E SILVA JUNIOR

A AMAZÔNIA AZUL E A GEOPOLÍTICA BRASILEIRA: PERSPECTIVAS DE UMA
ESTRATÉGIA MARÍTIMA BRASILEIRA

Tarefas Básicas do Poder Naval, Programas Estratégicos e a proteção e defesa da Amazônia Azul.

Projeto de pesquisa apresentado à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CMG (RM1) Otacílio Bandeira Peçanha

Rio de Janeiro

2019

Ao meu saudoso e amado pai,
Carlos Roberto Rocha e Silva,
maior incentivador da minha carreira.

AGRADECIMENTOS

Aos meus queridos pais, Roberto e Cléa, pela minha formação, educação e pelo incentivo a todo tempo.

Ao CMG (RM1) Peçanha, meu dileto amigo, companheiro de turma e notável orientador, pelos conselhos, sugestões e plena disponibilidade.

Aos integrantes da turma do C-PEM 2019, pela amizade, pelos exemplos e conhecimentos compartilhados

Aos professores e instrutores da Escola de Guerra Naval, pelos conhecimentos transmitidos, incentivo ao aprendizado e cordialidade no trato diário.

À minha querida esposa Cintia e minhas adoráveis filhas Isabella e Marcella, pela paciência e compreensão com o tempo dedicado a este trabalho e, principalmente, pelo amor e apoio incondicionais.

RESUMO

O Brasil tem a sua história vinculada ao mar, e no mar está o seu futuro. A região conhecida como Amazônia Azul, que compreende a faixa marítima do Oceano Atlântico sobre a qual o país exerce algum tipo de jurisdição, constitui um repositório de recursos vivos e riquezas minerais de valor incalculável. A partir de uma análise geopolítica do Brasil e oceanopolítica da Amazônia Azul, ficou demonstrada a relevância da região, em especial no que tange às suas dimensões econômica e estratégica, para orientar determinadas deliberações políticas a respeito do futuro do país. Por seu caráter estratégico em relação à defesa do território e sua importância econômica para o funcionamento do país, a Amazônia Azul demanda preocupação constante, vigilância contínua e proteção, desde o tempo de paz. Para assegurar a soberania e garantir os interesses nacionais sobre a região, caberá à Marinha do Brasil o protagonismo das operações e ações a serem desenvolvidas. Para isso, deverá dispor de um Poder Naval balanceado e equilibrado, capaz de desempenhar as Tarefas Básicas do Poder Naval estabelecidas na Doutrina Militar Naval. Atualmente, essas Tarefas Básicas, formuladas no final da década de 1970, encontram-se defasadas em relação aos papéis que o Poder Naval desempenha. Nesse sentido destaca-se a relevância do presente estudo, que faz uma análise sobre os papéis e as tarefas básicas do Poder Naval, à luz da análise oceanopolítica da Amazônia Azul. Com base nos resultados, propôs-se um novo conjunto de Tarefas Básicas para o Poder Naval brasileiro, com foco na proteção e na defesa da Amazônia Azul. Posteriormente, investigou-se a influência das tarefas básicas no desenvolvimento dos programas e projetos estratégicos, constatando-se a necessidade de estabelecer uma ordem de priorização das tarefas básicas, de forma a melhor orientar a construção do Poder Naval do futuro. Assim, demonstrada a influência das tarefas básicas no desenvolvimento dos programas estratégicos, o trabalho é concluído com uma proposta de ordem de prioridades para as novas tarefas básicas propostas, entre outras sugestões de atualização da doutrina.

Palavras-chave: Amazônia Azul, Brasil. Doutrina Militar Naval. Geopolítica. Oceanopolítica. Poder Marítimo. Poder Naval. Programas Estratégicos. Tarefas Básicas.

ABSTRACT

Brazil has its history linked to the sea, and its future lies at sea. The region known as the Blue Amazon, which comprises the maritime portion of Atlantic Ocean over which the country exercises some kind of jurisdiction, is a repository of priceless living resources and mineral wealth. From a geopolitical analysis of Brazil and oceanopolitics analysis of the Blue Amazon, it was demonstrated the relevance of the region, especially regarding its economic and strategic dimensions, to guide certain political deliberations about the future of the country. Due to its strategic character in relation to the defense of the territory and its economic importance for the functioning of the country, the Blue Amazon demands constant concern, continuous vigilance and protection, since the time of peace. To assure sovereignty and guarantee national interests in the region, the Brazilian Navy will be the protagonist of the operations and actions to be developed. So, the Navy must have a balanced Naval Power, capable of performing the Essential Tasks of the Naval Power, set out in the Naval Military Doctrine. Currently, these Essential Tasks, formulated in the late 1970s, are out of phase with the roles that Naval Power plays. In this sense, we emphasize the relevance of this study, which analyzes the basic roles and tasks of the Naval Power, highlighted by a Blue Amazon oceanopolitics analysis. Based on the results, a new set of Essential Tasks for the Brazilian Naval Power was proposed, focusing on the protection and defense of the Blue Amazon. Subsequently, the influence of Essential Tasks on the development of strategic programs and projects was investigated, noting the need to establish an order of prioritization of basic tasks in order to better guide the construction of future Naval Power. Thus, after the demonstration of the influence of the Essential Tasks in the development of the strategic programs, the work is concluded with a proposal of priorities order for the new proposed Essential Tasks, among other suggestions for updating the doctrine.

Keywords: Blue Amazon, Brazil. Essential Tasks. Geopolitics. Maritime Power. Naval Military Doctrine. Naval Power. Oceanopolitics. Strategic Programs.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 –	Limites marítimos estabelecidos pela CNUDM.....	94
Figura 2 –	Espaços marítimos pleiteados pelo Brasil na Amazônia Azul.....	95
Figura 3 –	Pesca na costa brasileira.....	96
Figura 4 –	Fluxo de navios mercantes na costa brasileira.....	97
Figura 5 –	Linhas de Comunicação Marítimas.....	97
Figura 6 –	Distribuição de campos petrolíferos pelo Brasil.....	98
Figura 7 –	Recursos minerais na Amazônia Azul.....	99
Figura 8 –	Cabos submarinos de comunicações.....	100
Figura 9 –	Áreas estratégicas na Amazônia Azul.....	101
Figura 10 –	Planilha de comparação de portos e terminais de uso privado (inicial).....	103
Figura 11 –	Planilha de comparação de portos e terminais de uso privado (continuação).....	104
Figura 12 –	Planilha de comparação de portos e terminais de uso privado (final).....	105

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

2ª GM	Segunda Guerra Mundial
A2/AD	<i>Anti-Acess and Area Denial</i>
AEN	Ação Estratégica Naval
AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANTAQ	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
ANP	Agência Nacional do Petróleo
BP	<i>British Petroleum</i>
BID	Base Industrial de Defesa
CAM	Controle de Área Marítima
CEN	Conceito Estratégico Naval
CEMN	Conceito Estratégico Marítimo-Naval
CFN	Corpo de Fuzileiros Navais
CIRM	Comissão Interministerial para Recursos do Mar
CISMAR	Centro Integrado de Segurança Marítima
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CNPN	Construção do Núcleo do Poder Naval
CPRM	Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (Serviço Geológico do Brasil)
DHN	Diretoria de Hidrografia e Navegação
DMN	Doutrina Militar Naval
EB	Exército Brasileiro
EMA	Estado-Maior da Armada
END	Estratégia Nacional de Defesa

ERG	Elevação do Rio Grande
EUA	Estados Unidos da América
FA	Forças Armadas
FAB	Força Aérea Brasileira
GLO	Garantia da Lei e da Ordem
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas
IEA	<i>International Energy Agency</i>
LBDN	Livro Branco de Defesa Nacional
LEPLAC	Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
LCM	Linhas de Comunicação Marítimas
MB	Marinha do Brasil
MD	Ministério da Defesa
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
MN	Milha Náutica
NUM	Negação do Uso do Mar
OBNAV	Objetivo Naval
OCOP	Obtenção da Capacidade Operacional Plena
OECD	<i>Organisation for Economic Co-operation and Development</i>
ONU	Organização das Nações Unidas
PAED	Plano de Articulação e Equipamentos da Defesa
PAEMB	Plano de Articulação e Equipamentos da Marinha do Brasil
PC	Plataforma Continental
PEM	Plano Estratégico da Marinha
PIB	Produto Interno Bruto
PNM	Programa Nuclear da Marinha

PN	Poder Naval
PNAV	Política Naval
PND	Política Nacional de Defesa
PPT	Projeção de Poder sobre Terra
PRM	Programa de Reaparelhamento da Marinha
PROAREA	Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial
PROAERO	Subprograma de Meios Aéreos
PRONAE	Subprograma de Obtenção do Navio-Aeródromo
PRONAPA	Subprograma de Construção de Navios-Patrolha
PROSUB	Subprograma de Desenvolvimento de Submarinos
PROSUPER	Subprograma de Obtenção de Meios de Superfície
REMLAC	Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira
SAR	<i>Search And Rescue</i>
SisGAAz	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
SN-BR	Submarino Nuclear Brasileiro
TBPN	Tarefas Básicas do Poder Naval
TUP	Terminal de Uso Privado
UE	União Europeia
UNCTAD	<i>United Nations Conference on Trade and Development</i>
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
2	A IMPORTÂNCIA GEOPOLÍTICA DA AMAZÔNIA AZUL.....	15
2.1	A Posição e o Espaço do Estado Brasileiro.....	17
2.2	A Dimensão Oceanopolítica da Amazônia Azul.....	21
2.2.1	A dimensão econômica da Amazônia Azul.....	23
2.2.2	A dimensão estratégica da Amazônia Azul.....	34
2.3	Patrimônio a ser Protegido.....	38
3	PROTEÇÃO E DEFESA DA AMAZÔNIA AZUL.....	40
3.1	O Poder Naval.....	41
3.2	Tarefas Básicas.....	44
3.3	Tarefas Básicas do Poder Naval em Vigor.....	47
3.4	Novas Tarefas Básicas do Poder Naval.....	57
3.5	Tarefas Básicas do Poder Naval para Proteção e Defesa da Amazônia Azul.....	63
4	PODER NAVAL E OS PROGRAMAS ESTRATÉGICOS.....	64
4.1	Evolução do Poder Naval Brasileiro.....	65
4.2	Portfólio Estratégico da Marinha.....	69
4.3	Importância da Priorização das Tarefas Básicas do Poder Naval.....	71
4.4	Priorizando as Tarefas Básicas do Poder Naval.....	73
4.5	Implicações para os Programas Estratégicos.....	80
5	CONCLUSÃO.....	83
	REFERÊNCIAS.....	88
	APÊNDICE A – Ilustrações.....	94
	APÊNDICE B – Avaliação de Portos e Terminais de Uso Privado.....	102
	APÊNDICE C – Resumo do Portfólio Estratégico da Marinha.....	109

1 INTRODUÇÃO

O mar cobre aproximadamente 71% da superfície da Terra e tem sido, desde tempos remotos, elemento essencial para a vida do homem e prosperidade das nações. Desde o momento em que compreendeu sua importância, o homem utiliza o mar para a consecução de objetivos. Inicialmente, para obtenção do seu sustento e como via de conquista de novas terras. Com o passar do tempo, a evolução das sociedades e o desenvolvimento tecnológico, outras formas de utilização do mar foram sendo concebidas e aperfeiçoadas.

O professor e historiador naval britânico Geoffrey Till (2009) sustenta que o mar representa, desde a Antiguidade, um elemento de elevado significado para as civilizações, servindo como fonte de recursos naturais, meio de transporte, caminho para a busca e disseminação de conhecimentos e informações e fonte de domínio entre nações.

Para o Brasil, cuja história está intimamente relacionada com o mar, não é diferente. As palavras do renomado general e geopolítico brasileiro Meira Mattos evidenciam, de forma única, essa relação:

Pelo mar recebemos os colonizadores portugueses. Pelo mar transitou o nosso comércio de pau-brasil, e depois, do açúcar e do café. Pelo mar evadiu-se o ouro das minas gerais. A beira do mar se formaram nossos primeiros núcleos de população e através dele se comunicaram. Por quatrocentos anos foi o mar nosso único pulmão, nossa principal via de comunicação interna e externa. Ainda hoje é o mar o vínculo de quase a totalidade de nosso comércio exterior. E não nos espantemos se a nossa procurada auto-suficiência de petróleo vier do mar (MATTOS, 1977, p.115).

O Brasil possui quase 7.400 quilômetros de fronteira com o oceano Atlântico e mais de 4,5 milhões de km² de área marítima sobre a qual exerce algum tipo de jurisdição para fins de controle ou fiscalização. Essa área marítima, conhecida como “Amazônia Azul”, compreende, junto com as águas interiores dos rios, bacias e lagos, as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)¹.

¹As AJB “compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição [...] 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 além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer”(BRASIL, 2011).

A expressão “Amazônia Azul” foi utilizada pela primeira vez em 2004, pelo então Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho. A ideia era despertar a atenção da sociedade brasileira para a existência, no mar, de uma região de extensão e riquezas comparáveis à da região amazônica. Nas palavras do Almirante Guimarães Carvalho (2004), “há uma outra Amazônia, cuja existência é, ainda, tão ignorada por boa parte dos brasileiros quanto o foi aquela por muitos séculos. Trata-se da ‘Amazônia Azul’ que, maior do que a verde, é inimaginavelmente rica. Seria, por todas as razões, conveniente que dela cuidássemos antes de lhe perceber as ameaças”.

Patrimônio nacional de inestimável valor, a Amazônia Azul demanda vigilância e proteção constantes. Em caso de ameaça aos bens existentes na região ou aos nacionais que nela labutam, caberá à Marinha do Brasil (MB) assumir o protagonismo da sua defesa.

A Estratégia Nacional de Defesa (END), um dos documentos condicionantes de mais alto nível da Defesa Nacional², determina que os meios de defesa sejam estruturados em termos de capacidades e estabelece, entre outras, as capacidades de proteção, de dissuasão e de pronta-resposta. A defesa da Amazônia Azul está diretamente relacionada à capacidade de proteção, a qual consiste na proteção do território e da população nacionais, garantindo a soberania, o patrimônio nacional e os interesses nacionais, no Brasil ou no exterior (BRASIL, 2016a).

No que tange à MB, o Poder Naval (PN) deverá dispor de meios capazes de detectar, identificar e neutralizar ações que representem ameaça nas AJB e manter a segurança das Linhas de Comunicação Marítima (LCM). A consecução desse conjunto de atribuições será alcançada por meio do efetivo cumprimento das tarefas básicas do Poder Naval (TBPN)³, as quais terão por foco a defesa

² Os três principais documentos condicionantes de alto nível da Defesa Nacional são a Política Nacional de Defesa (PND), a END e o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN). (Nota do Autor).

³ As tarefas básicas do Poder Naval constam da Doutrina Militar Naval (DMN) e são descritas da seguinte forma: controlar áreas marítimas; negar o uso do mar ao inimigo; projetar poder sobre terra; e contribuir para a dissuasão (BRASIL, 2017a).

das plataformas petrolíferas, das instalações navais e portuárias, dos arquipélagos e ilhas oceânicas nas AJB e a pronta resposta a qualquer ameaça às vias marítimas de comércio⁴ (BRASIL, 2016a).

As diretrizes e orientações estabelecidas nos documentos condicionantes foram interpretadas e traduzidas em Objetivos Navais (OBNAV) e Ações Estratégicas Navais (AEN) nos documentos de mais alto nível da MB: a Política Naval (PNAV), promulgada em 2019, e o Plano Estratégico da Marinha (PEM), cuja minuta da versão 2019 está em trâmite para aprovação.

O PN, de acordo com a Doutrina Militar Naval (DMN), consiste na parcela da expressão militar do Poder Nacional capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, com o propósito de contribuir para a conquista e manutenção dos objetivos nacionais de defesa (BRASIL, 2017a).

As diferentes formas como o PN é capaz de atuar no mar são traduzidas em TBPN. Os documentos condicionantes não apresentam uma definição clara para Tarefa Básica, mas discorrem sobre cada TBPN. Elas podem ser interpretadas sob dois aspectos distintos – quanto ao emprego e quanto ao preparo do PN. Ao mesmo tempo em que permitem traduzir a forma como os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais podem ser empregados na solução de conflitos, as tarefas básicas podem ser compreendidas como capacidades essenciais, que orientam a elaboração de um projeto de Força e permitem o preparo do PN.

A END, em suas versões de 2008 e 2012, estabelecia que as TBPN deveriam ser desenvolvidas de forma conjunta mas desigual, com prioridade para a Negação do Uso do Mar, inclusive com as devidas implicações na reconfiguração da Força (BRASIL, 2008; BRASIL, 2012). Apesar de a última versão da END não apresentar esse tipo de orientação, a MB segue priorizando o Programa Nuclear da Marinha (PNM) e o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (BRASIL, 2017b). A priorização desses programas estratégicos indica a manutenção da negação do uso do mar como forma prioritária de emprego do PN.

⁴ As vias marítimas de comércio serão tratadas como Linhas de Comunicações Marítimas (LCM) .

Este trabalho pretende, a partir da análise sobre a importância oceanopolítica da Amazônia Azul, verificar se as TBPn em vigor atendem à proteção e à defesa da Amazônia Azul ou se há necessidade de atualizá-las. Posteriormente, verificar se é pertinente estabelecer alguma priorização das TBPn, de forma a orientar a priorização dos programas estratégicos.

Para alcançar os objetivos estabelecidos, o desenvolvimento do trabalho foi estruturado em cinco capítulos. O primeiro capítulo apresenta uma abordagem inicial do assunto, percorrendo o caminho a ser percorrido, delimita o escopo da pesquisa, apresenta a relevância do trabalho e discorre sobre a forma como o tema foi desenvolvido. O segundo capítulo introduz os conceitos básicos de geopolítica e oceanopolítica, demonstra a importância do mar para o homem e para as nações, destaca a importância do Atlântico Sul para o Brasil e identifica as potencialidades da Amazônia Azul em suas vertentes. O terceiro capítulo analisa o papel do PN na proteção e na defesa da Amazônia Azul, com base em conceitos do Poder Marítimo, Poder Naval e Estratégia Naval. Investiga o histórico das funções, missões e papéis das marinhas de guerra, e das TBPn. Em seguida, analisa as TBPn em vigor para verificar se são apropriadas à proteção da Amazônia Azul ou se há necessidade de se propor novas TBPn. O quarto capítulo discorre sobre a evolução do PN brasileiro e analisa os programas estratégicos, correlacionando-os com as TBPn. Depois, verifica a pertinência em se priorizar as TBPn como forma de orientar a priorização dos programas estratégicos. Por fim, o quinto e último capítulo apresenta as conclusões do trabalho desenvolvido, destacando os principais aspectos abordados e propondo atualizações na doutrina.

A relevância deste trabalho advém da possibilidade de contribuir com futuras atualizações de documentos internos da MB e documentos condicionantes da Defesa Nacional, assim como contribuir para a elaboração de uma Estratégia Naval para a MB, pautada nas TBPn propostas para proteção e a defesa da Amazônia Azul, com reflexos nos programas estratégicos.

2 A IMPORTÂNCIA GEOPOLÍTICA DA AMAZÔNIA AZUL

Geopolítica é a ciência social que estuda a ligação entre a geografia e a política. Ela procura compreender como os fatores geográficos influenciam na formulação das políticas dos Estados. Segundo Tosta (1984), a ideia da geografia como fator determinante da política pode ser encontrada em obras e pensamentos de inúmeras personalidades da história. Napoleão Bonaparte (1769-1821), por exemplo, dizia que “a Política de um Estado está na sua geografia”.

O termo geopolítica foi utilizado pela primeira vez em 1899 pelo professor sueco Rudolph Kjellen (1864-1922) em uma conferência universitária. Todavia, o grande precursor da geopolítica é o geógrafo alemão Friedrich Ratzel (1844-1904), cuja principal obra, *Politische Geographie* (1897), apresentou a ideia de que dois fatores geográficos seriam os principais influenciadores dos acontecimentos políticos de um determinado Estado: o espaço, que conjuga todas as características da região; e a posição, que se refere à localização do espaço na Terra. Ratzel vislumbrava o Estado como um “organismo vivo”, em constante evolução. Assim, de acordo com o aumento de sua população e, conseqüentemente, com o aumento da necessidade de meios de subsistência, o Estado necessitava expandir-se. Nesse contexto, de acordo com as Leis do Crescimento Espacial do Estado⁵ por ele propostas, as fronteiras seriam os órgãos periféricos por meio do qual os Estados se transformariam e expandiriam (TOSTA, 1984).

Praticamente em paralelo com o trabalho de Ratzel, o Almirante estadunidense Alfred Thayer Mahan (1840-1914) estudava sobre a importância do mar e do Poder Marítimo para o crescimento e a prosperidade de uma nação. Sua principal obra, *The Influence of Sea Power upon History 1660 – 1783* (1890), coadunaria com as teorias geopolíticas que se desenvolviam à época.

⁵ As Leis do Crescimento Espacial do Estado são: 1ª) A necessidade de espaço cresce com a cultura do Estado; 2ª) O crescimento dos Estados segue outros sintomas de desenvolvimento: ideias, produção comercial e atividade missionária; 3ª) O crescimento dos Estados se processa pela amalgamação e absorção de unidades menores; 4ª) A fronteira é o órgão periférico do Estado e indício do crescimento da força e das modificações; 5ª) Em seu crescimento os Estados tendem a absorver valiosos setores políticos: litorais, leitos de rios, planícies e regiões ricas em recursos; 6ª) O primeiro impulso para o crescimento territorial chega ao Estado primitivo de fora, de uma civilização superior; e 7ª) A tendência para anexar territórios cresce à proporção que novas aquisições são feitas, e aumenta o impulso de conquista (TOSTA, 1984).

Tosta (1984) explica que Mahan desenvolveu sua teoria com base na realidade em que viveu e nas pesquisas sobre o poderoso Império Britânico do século XIX. Impressionava-o como o Poder Marítimo havia concorrido para que o Reino Unido, um pequeno território insular, se tornasse o maior império da sua época.

Os trabalhos de Mahan, precursores como os de Ratzel, fundamentaram o que viria a ser conhecido como a “Teoria do Poder Marítimo”. Para Mahan (1890), o Poder Marítimo é influenciado por seis fatores: a posição geográfica; a conformação física, incluindo o clima e as produções; a extensão do território; o tamanho da população; o caráter do povo; e o caráter do governo e suas instituições.

Os três primeiros fatores, estritamente geográficos, encontram coerência com a teoria de Ratzel. A posição e o espaço, preceituados por Ratzel, assim como a posição geográfica, a conformação física e a extensão do território, apontados por Mahan, constituem determinantes geográficos que, em grande medida, influenciam, e até orientam, a política dos Estados.

Desde o final do século XX, um novo conceito – Oceanopolítica – passou a ser empregado, ainda de forma bastante incipiente, mas que amplia significativamente a importância do mar dentro do contexto político. Proposto pelo Almirante chileno Jorge Martinez Busch, em sua obra *“Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo”* (1993), este conceito representaria um novo ramo da ciência política, uma variante da geopolítica que trata da relação espacial dos Estados com o mar, e não com o território. Duvauchelle (1996) expõe que na visão do Almirante Martinez, a oceanopolítica é diferente, em termos teóricos, de política oceânica. Enquanto esta última está vinculada à geopolítica e refere-se ao desenvolvimento do território a partir do uso do mar; a oceanopolítica refere-se à ocupação do mar como um espaço.

Estabelecidos os conceitos iniciais de geopolítica e oceanopolítica, cabe aprofundar o trabalho em relação ao Brasil, sua posição, seu espaço e sua relação política com o mar e o entorno estratégico⁶.

2.1 A Posição e o Espaço do Estado Brasileiro

País de dimensões continentais, o Brasil fica situado no subcontinente sul-americano onde se destaca por ser o maior em território, população e economia. Em função das determinantes geográficas, geológicas e morfológicas, engloba um território com inúmeras características que favorecem o seu desenvolvimento e crescimento: imensa extensão territorial, abundância de recursos minerais, especialmente água, e biodiversidade animal e vegetal; larga costa litorânea, sendo a maior dos Estados fronteiriços ao oceano Atlântico; extensas bacias hidrográficas, propensas à navegação em grande parte e ricas em biodiversidade; relevo, clima e tipos de solo que propiciam o cultivo agrícola de diversos produtos; e baixa incidência de catástrofes naturais, em especial as relacionadas a furacões e terremotos.

A posição geográfica é um fator histórico, que independe da vontade de um povo; entretanto, o espaço é resultado da ambição desse povo (TOSTA, 1984). Assim, a posição do Estado brasileiro resulta de uma sucessão de acontecimentos históricos que resultaram na sua independência, em 1822. Entretanto, o espaço brasileiro, com sua atual extensão territorial e conformação geográfica, resultou da força e da vontade do povo e do governo brasileiros.

O mapa geopolítico do Brasil começou a ser definido antes mesmo do seu descobrimento, quando Portugal e Espanha assinaram o Tratado de Tordesilhas (1494)⁷, dividindo

⁶ Tendo em vista que a versão do Planejamento Estratégico da Marinha (PEM) de 2019 incorpora o conceito de Oceanopolítica e recomenda a utilização dos seus conceitos para análises político-estratégicas relacionadas com o mar (BRASIL, 2019a), este passará a ser o termo empregado ao longo do trabalho (Nota do Autor).

entre si os territórios ultramarinos descobertos ou ainda por descobrir. Em decorrência do tratado, a fronteira marítima com o oceano Atlântico, por onde chegaram os portugueses em suas caravelas, assumiu extensão bastante próxima da atual.

No período do Brasil Colônia (1500-1815)⁸, o território brasileiro foi desbravado e conquistado, principalmente em função das expedições que ficaram conhecidas como Entradas e Bandeiras⁹. Por ocasião da independência, em 1822, o território nacional aproximava-se bastante da atual configuração. Caberia ao ilustre diplomata José Maria da Silva Paranhos Junior (1845-1912), o Barão do Rio Branco, no final do século XIX e início do século XX, consolidar os limites territoriais brasileiros dando forma ao Estado como o conhecemos hoje.

A delimitação da fronteira marítima também está há bastante tempo pacificada. Segundo o historiador brasileiro Hélio Viana (1908-1972), a configuração da faixa litorânea brasileira, já em meados do século XVI, de acordo com mapas da época, aproximava-se bastante da configuração atual (VIANA, 1948). Entretanto, os limites laterais dessa fronteira foram formalmente definidos em época mais recente. A delimitação lateral ao norte, entre Brasil e Guiana Francesa, foi estabelecida por meio do Tratado de Paris, assinado entre França e Brasil em 1981¹⁰; e a delimitação do limite lateral ao sul foi formalizada por Tratado assinado com o Uruguai, em 1909¹¹. Assim, o Brasil continental possui uma costa definida com a extensão de 7.367 Km.

Enquanto os limites laterais da costa estão bem definidos e há longo tempo pacificados, os limites horizontais, que projetam a extensão do território sobre o mar, permanecem em transformação. Diferentemente das fronteiras terrestres, cujos limites podem ser acordados a partir de

⁷ O Tratado de Tordesilhas tomou como referência o meridiano traçado a 370 léguas a oeste da ilha de Santo Antão, no arquipélago de Cabo Verde. Caberia à Espanha a posse das terras situadas a oeste do meridiano e à Portugal a posse das terras no lado leste (Nota do Autor).

⁸ Período em que o Brasil era considerado colônia de Portugal. Estende-se do descobrimento (1500) até o Brasil ser elevado à condição de Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves (1815) (Nota do Autor).

⁹ Entradas e Bandeiras foram as expedições de incursão no território brasileiro que garantiram a expansão e conquista do território brasileiro. As Entradas eram expedições oficiais, organizadas e financiadas pela Coroa portuguesa, enquanto as Bandeiras eram financiadas por empreendedores particulares (Nota do Autor).

¹⁰ Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-88945-7-novembro-1983-438968-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 11 jun. 2019.

¹¹ Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-2246-26-abril-1910-586186-publicacaooriginal-109635-pl.html>>. Acesso em: 11 jun. 2019.

tratados bilaterais, os mares unem todos os Estados litorâneos do mundo e qualquer reivindicação de posse de áreas marítimas requer acordo com esses diversos Estados. Historicamente, os oceanos e mares são regiões livres de soberania, onde sempre vigoraram a liberdade de navegação e o direito de exploração dos recursos vivos.

As primeiras reivindicações jurídicas sobre parcelas de mar adjacentes aos territórios datam da Idade Média (476 d.C.-1453), dando origem à expressão “mar territorial”. No século XIV, juristas italianos argumentavam que os Estados deveriam ter direito de jurisdição até cem milhas náuticas (MN)¹² a partir da costa, mas não houve consenso. Somente no início do século XVIII uma teoria passou a ser amplamente aceita e praticada. O jurista holandês Cornelius van Bynkershoek (1673-1743) propôs, em sua obra *De Dominio Maris Dissertatio* (1702), que a largura da faixa de mar sobre a qual os Estados deveriam ter jurisdição deveria corresponder àquela sobre a qual o Estado poderia impor sua soberania por meio do alcance dos seus canhões em costa. Assim, a extensão do mar territorial foi arbitrada em 3MN, refletindo o alcance aproximado dos canhões à época. Essa teoria foi adotada pela maioria dos Estados e perdurou até o início do século XX (PEREIRA; PEREIRA, 2014).

No Brasil, a primeira referência ao conceito de mar territorial se deu com a Circular n.º 92, de 31 de julho de 1850¹³, por meio da qual o Ministério da Guerra recomendava que as províncias marítimas atacassem com tiros de canhão das baterias de terra as embarcações que intencionassem apresar embarcações nacionais ou estrangeiras nos portos, baías ou costas das províncias. A extensão de 3MN para a faixa de mar territorial foi oficialmente adotada em 1914, e em 1934, em atitude inovadora, foi estabelecida uma Zona Contígua com a extensão de até 12MN. Em 1966, o mar territorial e a zona contígua foram fixados em 6MN; e em 1969, o mar territorial foi elevado para 12MN, coincidindo com a Zona Contígua (DALLARI, 1973).

¹² Uma milha náutica (MN) corresponde a 1.852 metros. (Nota do Autor).

¹³Disponível em: <https://www.camara.leg.br/Internet/InfDoc/conteudo/colecoes/Legislacao/Legimp-38_12.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2019.

Após o término da 2ª GM, algumas convenções foram realizadas, sob auspício das Nações Unidas, com o propósito de regulamentar o uso do mar e a questão da extensão do mar territorial, entretanto não havia consenso entre os países. Diversos Estados, de forma unilateral, estabeleceram diferentes extensões de mar territorial, alguns chegando a até 200 milhas marítimas, que foi o caso do Brasil em 1970¹⁴ (MATTOS, 2014).

Somente em 1982, com a realização da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), ocorrida em Montego Bay, na Jamaica, chegou-se um tratado internacional que foi amplamente aceito pelos Estados. Atualmente, a Lei do Mar, como ficou conhecida a CNUDM, é assinada/ratificada por 168 Estados¹⁵ e estabelece os limites e os direitos de soberania sobre cinco espaços marítimos diferentes: o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva, a plataforma continental e o alto-mar (FIG 1).

A ratificação da CNUDM representou, de imediato, o crescimento do território nacional em cerca de 3,5 milhões de Km², dando forma inicial à região que seria denominada de Amazônia Azul. Ciente das riquezas minerais existentes no subsolo marinho e da importância econômica dos espaços marítimos, a Marinha do Brasil (MB), por intermédio da Diretoria de Hidrografia e Navegação, iniciou o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC)¹⁶, com o propósito de pleitear junto à Organização das Nações Unidas (ONU) a anexação de novas áreas ao território nacional, ampliando a Amazônia Azul e, conseqüentemente, as AJB.

Em uma primeira fase, o Brasil submeteu à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU três propostas de ampliação das AJB, nas regiões Norte, Sudeste e Sul, totalizando cerca de 960 mil Km². Em 2007, a CLPC manifestou-se favoravelmente ao pleito do

¹⁴ O mar territorial de 200 milhas foi estabelecido por meio do Decreto-Lei nº 1.098, de 25 de março de 1970, e revogado em 1993. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/De11098.htm. Acesso em 12 jun. 2019

¹⁵ A relação dos Estados signatários e ratificadores da CNUDM encontra-se disponível em: https://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm. Acesso em 12 jun. 2019.

¹⁶ Programa instituído com o propósito de estabelecer o limite exterior da Plataforma Continental, além das 200 MN, na qual o Brasil exercerá direitos de soberania. Disponível em <<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>>. Acesso em: 12 jun. 2019.

Brasil em relação a cerca de 80% do espaço marítimo reivindicado, e questionou aspectos técnico-científicos referentes a cerca de 190 mil Km². O Brasil iniciou uma segunda fase do LEPLAC e, após novos levantamentos, reenviou as propostas de ampliação das AJB à CLPC, que estão em fase de análise. Na proposta revisada, o Brasil decidiu incluir uma nova área, de mais de 900 mil Km², situada a cerca de 650 MN da costa do Rio Grande do Sul – a Elevação do Rio Grande (ERG) –, que consiste em uma área de elevado valor estratégico em função do potencial econômico, mineral e energético.

O Brasil segue, em pleno século XXI, expandindo seu território rumo ao mar, assegurando às futuras gerações um patrimônio inestimável; desbravando “terras marítimas”, tal qual os movimentos de Entradas e Bandeiras fizeram rumo ao interior do território brasileiro no passado. Diferentemente do passado, atualmente as conquistas se processam em âmbito jurídico, baseadas em árduo e detalhado trabalho técnico-científico de forma a obter reconhecimento internacional.

A Amazônia Azul, muitas vezes referenciada como “a última fronteira” pelo fato de ainda sofrer alterações, personifica, em dias atuais, a teoria do Estado como ser orgânico e vivo de Ratzel. A Amazônia Azul representa a fronteira que, seguindo as Leis do Crescimento Espacial, se expande e incorpora elementos que serão de fundamental importância para a subsistência do Estado em um futuro ainda percebido como longínquo (FIG 2).

Para compreender a importância da ampliação da Amazônia Azul, por meio da anexação de espaços marítimos às AJB, é preciso entender a dimensão oceanopolítica da região, sobretudo em função dos aspectos econômico e estratégico.

2.2 A Dimensão Oceanopolítica da Amazônia Azul

A Amazônia Azul, incluídos os espaços marítimos pleiteados pelo Brasil junto à ONU, compreende uma região oceânica do Atlântico Sul, ao largo da costa brasileira, de aproximadamente 5,7 milhões de quilômetros quadrados.

A PND destaca o Atlântico Sul como integrante do entorno estratégico¹⁷ brasileiro e estabelece a Amazônia Azul como área vital para o país, por sua elevada importância estratégica, uma vez que concentra as maiores reservas de petróleo e gás nacionais, possui elevado potencial de recursos vivos e não vivos, e por ela transita a maior parte do comércio exterior praticado pelo Brasil (BRASIL, 2016c). A END destaca a relevância de duas áreas em particular: a faixa que vai de Santos a Vitória e a área em torno da foz do rio Amazonas (BRASIL, 2016a).

A importância da Amazônia Azul pode ser verificada a partir de quatro vertentes principais: a científica, a ambiental, a econômica e a soberania. Contudo, a análise da região sob a perspectiva da oceanopolítica, no âmbito deste trabalho, será realizada com base apenas nas vertentes econômica e soberania. A primeira em função dos impactos que possui nas políticas do Estado, visando ao crescimento e desenvolvimento da nação; a segunda pelos reflexos estratégicos na proteção e defesa da região. As vertentes científica e ambiental, também extremamente relevantes, desaguam, de certa forma, nas vertentes anteriores. Enquanto as diversas pesquisas científicas propõem-se a obter dados que permitam a exploração econômica ou forneçam informações de interesse estratégico; as iniciativas ambientais visam, essencialmente, a permitir a utilização segura e sustentável do mar, seja de forma econômica ou estratégica.

O ambiente marítimo possui caráter dual, podendo ser empregado como vetor de desenvolvimento econômico e social ou como arena para disputas políticas e militares. Sua análise, sob o enfoque da oceanopolítica, requer o emprego de conceitos como Amazônia Azul e Poder Marítimo¹⁸ (BRASIL, 2019a). Este autor acrescentará na análise o conceito de Economia Azul ou Economia Oceânica, que compreende a parcela da economia estatal gerada a partir da ocupação dos

¹⁷ O entorno estratégico corresponde à área de interesse prioritário do Brasil e inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica (BRASIL, 2016c).

¹⁸ Poder Marítimo é definido como sendo a “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”. É composto pelo Poder Naval, Marinha Mercante, Indústria Naval, Indústria de Pesca, Pesquisa e Tecnologia, Recursos do Mar e Pessoal (BRASIL, 2019a).

espaços marítimos sob jurisdição do Estado. Assim, para análise oceanopolítica da Amazônia Azul, duas dimensões serão investigadas: a dimensão econômica e a dimensão estratégica.

2.2.1 A dimensão econômica da Amazônia Azul

A análise da dimensão econômica requer, inicialmente, um dimensionamento da economia oceânica e a determinação dos elementos que a compõem. Em 2016, a *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD)¹⁹ publicou um estudo bastante abrangente e detalhado sobre a economia oceânica, elaborada com base em dados de 2010 e prospectando o desenvolvimento do setor até 2030.

O estudo mostra que a economia oceânica, no ano de 2010, contribuiu com cerca de 1,5 trilhão de dólares para a economia mundial e gerou 31 milhões de empregos diretos. As projeções indicam que crescerá rapidamente e, até 2030, os valores poderão chegar a 3 trilhões de dólares e mais de 40 milhões de empregos diretos (OECD, 2016).

No Brasil, cálculos inéditos realizados pela pesquisadora Andrea Bento Carvalho, com base em dados do ano de 2015, indicaram que a economia do mar correspondeu a 19% do PIB naquele ano, gerou 1,1 trilhão de reais para a economia e empregou mais de 19 milhões de pessoas. Naquele mesmo ano, a participação da agricultura e da indústria no PIB brasileiro foram de 23% e 22%, respectivamente (CIRM, 2018).

A perspectiva de crescimento da economia oceânica, fruto do desenvolvimento tecnológico e do aumento da demanda por recursos naturais, indica uma tendência de valorização da relevância oceanopolítica dos oceanos e, conseqüentemente, da Amazônia Azul.

¹⁹ Na tradução da língua inglesa: Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (Tradução nossa).

A análise detalhada dos setores da economia oceânica permite identificar a contribuição que conferem à economia, as principais áreas marítimas de interesse da Amazônia Azul e os principais riscos e ameaças a essas atividades.

A pesca talvez seja a primeira atividade a justificar a importância dos mares para os povos. De acordo com Reynolds (1974), as primeiras grandes civilizações surgiram nas proximidades de importantes cursos de água ou mares, e tinham na pesca a principal atividade marítima. Foi o caso da Mesopotâmia, entre os rios Tigre e Eufrates; dos egípcios, no rio Nilo; da cultura Hindu, no rio Indo; dos chineses, no rio Amarelo; e da civilização Minóica, no mar Egeu. Segundo Jean Meirat²⁰ (1964, apud PINTO, 1989), foi em decorrência da necessidade de proteger a frota pesqueira da civilização cretense que os primeiros barcos armados foram construídos, dando origem à marinha de guerra.

No Brasil, o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (REVIZEE), executado no período de 1995 a 2005, representou o maior esforço nacional para levantamento da situação das reservas de pesca. Segundo Serafim (2007), o estudo mostrou que as pescas continental e costeira apresentavam quase que o esgotamento de suas capacidades, mas a pesca oceânica possuía elevado potencial de desenvolvimento.

Os dados e informações sobre a capacidade e o potencial pesqueiro brasileiros são bastante imprecisos. De acordo com o sítio do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, órgão federal responsável pelas atividades de pesca e aquicultura, o último boletim estatístico oficial foi publicado no ano de 2011²¹. Naquela ocasião, o Brasil era o 19º maior produtor de pescado no mundo, com uma produção de cerca de 1,2 milhão de toneladas, das quais aproximadamente 70% seriam obtidas a partir da pesca extrativista marinha. A atividade pesqueira contribuía, então, com

²⁰ MEIRAT, Jean. *Marines Antiques de la Méditerranée*. Paris, Fayard, 1964.

²¹ Disponível em: <http://www.agricultura.gov.br/assuntos/aquicultura-e-pesca/registro-monitoramento-da-aquicultura-e-da-pesca>. Acesso em 10 jun. 2019.

cerca de 5 bilhões de reais para o Produto Interno Bruto (PIB) nacional e gerava aproximadamente 3,5 milhões de empregos diretos e indiretos²².

Para Zonta (2014), o futuro da pesca industrial brasileira encontra-se distante da costa, no limite da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e em alto-mar. Nessas regiões são encontrados os grandes cardumes de atum, passíveis de serem capturados de forma sustentável e possuidores de elevado valor de mercado (FIG. 3). Entretanto a falta de uma frota moderna e tecnologicamente adequada de pesqueiros nacionais representa o maior entrave ao desenvolvimento do setor.

A atividade pesqueira constitui importante ativo da Amazônia Azul que demanda monitoramento pelo Estado. Assim como no passado, em que o Brasil envolveu-se em uma crise diplomática com a França no episódio que ficou conhecido como a “Guerra da Lagosta” (1963)²³, ainda hoje a pesca ilegal em AJB é uma realidade. É recorrente a incidência de irregularidades com barcos de pesca estrangeiros nas proximidades da ZEE brasileira. Dantas (2018) destaca que, recentemente, novembro de 2018, um barco de pesca brasileiro foi abalroado intencionalmente em águas internacionais, a cerca de 600 Km da costa do Rio Grande do Norte, por um barco de pesca chinês, fruto da disputa pela pesca do atum no Atlântico.

Apesar de as águas quentes da costa brasileira não serem favoráveis à presença de grandes quantidades e variedades de cardumes, e da ainda inexpressiva participação da indústria pesqueira no PIB brasileiro, o patrimônio e os nacionais que trabalham na atividade precisam ser protegidos. A tendência de aumento da população mundial aumentará a demanda por alimentos, em especial a proteína, o que possivelmente impulsionará as disputas por pescado.

²² Disponível em: http://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/biblioteca/download/estatistica/est_2011_bol__bra.pdf. Acesso em 10 jun. 2019

²³ Guerra da Lagosta foi o nome pelo qual ficou conhecida a crise diplomática entre os governos do Brasil e da França acerca da pesca irregular de lagosta praticada por barcos pesqueiros franceses, em AJB, que culminou com o deslocamento de Forças Navais de ambos os Estados para a região Nordeste do Brasil (Nota do Autor).

A aquicultura é uma atividade que vem crescendo consideravelmente e já responde por uma importante parcela do mercado de pescado no Brasil. Contudo, a aquicultura marinha responde por apenas 13,4% da produção nacional (PINHEIRO, 2014).

No que tange ao setor portuário, existem no Brasil mais de trinta portos organizados sob a administração federal, estadual ou municipal, e inúmeros terminais de uso privado (TUP), alguns destes localizados em área de portos organizados. O APÊNDICE B apresenta uma análise detalhada dos portos, TUP e complexos portuários.

A atividade portuária é fundamental para o abastecimento das regiões e para o funcionamento da economia. Em 2018, o setor portuário movimentou 1,117 bilhão de toneladas de carga. A movimentação nos portos e terminais privados cresceu quase 3% em relação ao ano anterior e esse crescimento vem sendo rotineiro desde 2010, quando a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) passou a contabilizar os dados de todas as instalações portuárias nacionais²⁴.

Os principais portos e complexos portuários, classificados como de interesse Estratégico Nacional, são: o Complexo portuário de São Luís (MA), incluindo o Porto de Itaqui, o TUP de Ponta da Madeira e o Terminal de Alumar, que consiste no maior complexo em volume de cargas do país; o Complexo de Fortaleza (CE), com destaque para o Terminal Portuário de Pecém; o Complexo da Baía de Todos os Santos (BA), com destaque para o Terminal Aquaviário de Madre de Deus; o Complexo de Vitória (ES), com destaque para os TUP de Tubarão e da Praia Mole; o Complexo da Baía de Guanabara (RJ), com destaque para o Terminal Marítimo Almirante Tamandaré ou Terminal da Baía de Guanabara (TABG); o Complexo de Itaguaí (RJ), incluindo o Porto de Itaguaí, o Porto Sudeste do Brasil e o TUP TERNIUM BR; o Complexo da Ilha Grande (RJ), incluindo o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis, antigo Terminal da Baía da Ilha Grande (TEBIG) e o Terminal da Ilha Guaíba (TIG); o Terminal de São Sebastião (SP) ou Terminal Marítimo Almirante Barroso (TEBAR), responsável pela movimentação de 25% do petróleo e derivados nacionais; o Complexo de Santos (SP), com

²⁴ Disponível em : <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/2019/02/12/antaq-divulga-os-numeros-da-movimentacao-portuaria-de-2018/>>. Acesso em 29 fev. 2019. Análise constante do APÊNDICE B.

destaque para o Porto de Santos, segundo maior em movimentação de cargas, mas que representa 55% do PIB brasileiro; o Complexo de Paranaguá (PR), com destaque para o Porto de Paranaguá e o Porto de Antonina; e o Complexo de Rio Grande (RS), com destaque para o Porto de Rio Grande (APÊNDICE B).

Esses onze portos e complexos portuários são responsáveis pela movimentação de quase 80% das cargas transitadas por meio marítimo no Brasil e estão situados na costa litorânea. São estruturas operacionais que, em caso de paralização, por interdição do canal de acesso ou bloqueio, por exemplo, podem causar sérios prejuízos à economia nacional e a grande parcela da população. As áreas marítimas de acesso a esses portos são, portanto, de significativa importância dentro do contexto geopolítico da Amazônia Azul (APÊNDICE B).

Os portos e complexos portuários situados no rio Amazonas e seus afluentes têm aumentado significativamente sua participação na exportação de grãos oriundos da região Centro-Oeste, constituindo o chamado Arco-Norte. A movimentação de carga nesses portos tende a aumentar com a perspectiva de investimentos na construção e melhoria de ferrovias, estradas e hidrovias. Pela foz do Amazonas transitaram, em 2018, cerca de 10% de toda a carga movimentada no Brasil, o que aumenta a importância estratégica da região da foz do Amazonas (APÊNDICE B).

Os demais portos e complexos portuários existentes no Brasil foram classificados como Estratégicos Regionais ou Complementares. Os primeiros foram assim classificados em função de terem movimentação de carga importante para determinadas regiões, conglomerados urbanos ou movimentarem cargas especiais; os demais receberam a classificação de Complementares por terem importância local. Paralisações de portos estratégicos regionais podem causar desabastecimento em algumas regiões ou prejudicarem a exportação ou importação de alguma carga específica, sem causar significativo impacto na economia nacional; a paralização de portos complementares causam prejuízos às localidades ou a determinadas empresas (APÊNDICE B).

O comércio marítimo é, junto com a atividade pesqueira, uma das mais antigas formas de exploração do mar. Desde que o homem aprendeu a construir embarcações e passou a utilizar o mar, o intercâmbio de mercadorias tornou-se fator de desenvolvimento e crescimento para as civilizações (MEIRAT, 1964 apud PINTO, 1989).

As LCM constituem as rotas marítimas que interligam os portos e representam as “estradas no mar” por onde trafegam os navios que transportam passageiros e mercadorias. Apesar da evidente relevância do uso do mar para o transporte de passageiros, especialmente em linhas curtas e em águas abrigadas, é o transporte marítimo de mercadorias que confere aos oceanos e mares uma importância econômica e estratégica singular.

De acordo com a United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), o transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio internacional e da economia mundial. Em 2017, cerca de 80% do comércio internacional em volume de carga e 70% em valor foi realizado por meio de navios²⁵. No Brasil, o transporte marítimo responde por cerca de 96% das exportações e 89% das importações. Em 2018, foram movimentadas cerca de 855 milhões de toneladas de carga, correspondendo a, aproximadamente, 420 bilhões de dólares, o que representou um aumento de 14% em relação ao ano anterior²⁶.

As rotas marítimas de maior densidade de tráfego são aquelas para onde se destinam e de onde se originam a maior parte das mercadorias e, conseqüentemente, as que demandam maior atenção. Em 2018, de acordo com a ANTAQ²⁷, os principais continentes de origem das mercadorias importadas foram América do Norte (27%), com destaque para os EUA, Europa (21%) e Ásia (19%); enquanto os principais destinos das exportações foram Ásia (73%), com destaque para a China, Europa (14%) e América do Norte (6%).

²⁵ Na tradução da língua inglesa: “Conferência de Comércio e Desenvolvimento das Nações Unidas (Tradução nossa). Disponível em : <<https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=2245>>. Acesso em: 30 jun. 2019.

²⁶ Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/comex-vis/frame-brasil>>. Acesso em: 01 jul. 2019.

²⁷ Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Anuario/>>. Acesso em: 01 jul. 2019.

A relevância dessas rotas é variável, dependendo das parcerias e acordos comerciais em vigor entre os Estados ou blocos econômicos. O acordo de livre comércio firmado entre o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e a União Europeia (UE), em junho de 2019, por exemplo, deverá contribuir para um aumento significativo na densidade do tráfego marítimo com o continente europeu nos próximos anos²⁸.

O comércio marítimo interno, caracterizado pela navegação de cabotagem, apresentou, em 2018, um volume de carga bastante inferior ao comércio exterior, da ordem de 231 milhões de toneladas. Todavia, é fundamental para a exploração e distribuição de petróleo e gás, setor que respondeu por cerca de 73% do volume de carga movimentado. A cabotagem é responsável pelo transporte de cerca de 11% das mercadorias do comércio interno, cabendo aos portos de São Paulo e do Rio de Janeiro os maiores volumes de movimentação (ANTAQ, 2018).

De acordo com dados do Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR), organização militar da MB responsável por acompanhar o tráfego marítimo em AJB ou de interesse, transitam, entre portos nacionais ou em rotas marítimas interligando o Brasil com portos no exterior, cerca de 600 navios mercantes por dia (FIG. 4 e 5).

As ameaças ao comércio marítimo são tão antigas quanto o próprio comércio. Jean Meirat (1964) registra que os fenícios, primeira civilização a se notabilizar pelo desenvolvimento de seu comércio marítimo e cuja prosperidade era totalmente dependente dessa atividade, viram-se obrigados a desenvolver uma marinha de guerra para proteger seus navios mercantes contra constantes atos de pirataria (PINTO, 1989). Ainda hoje esse tipo de ameaça é uma realidade em diversas regiões oceânicas. Nas últimas duas décadas, ataques de piratas em regiões como a costa da Somália e o Golfo da Guiné, com sequestro de navios e exigência de resgates, despertaram a preocupação dos Estados e resultaram em significativa elevação dos custos com seguros, guardas armadas e dispositivos de proteção nos navios, onerando o transporte marítimo.

²⁸ MAPA, 2019.

Speller (2019) afirma que no mundo globalizado da atualidade, em que as indústrias adotam a cultura do “*just enough, just in time*”²⁹, qualquer interrupção no fluxo comercial marítimo pode causar sérios efeitos na economia e na estabilidade dos países. Por esse motivo, muitas marinhas têm estabelecido como uma de suas funções essenciais a proteção do tráfego marítimo contra ataques hostis ou atividades criminosas.

Em situações de conflito interestatal, o tráfego marítimo é um alvo potencial para enfraquecer o poder combatente do inimigo. Assim foi nas duas grandes guerras mundiais do século XX. Os Estados, em especial aqueles que guardam grande dependência do comércio marítimo, devem dispor de marinhas de guerra capazes de assegurarem seus interesses.

O setor de petróleo e gás é o mais significativo para a economia oceânica, no Brasil. A energia é fundamental para o crescimento industrial e desenvolvimento das sociedades. Desde o final do século XVIII, com a Revolução Industrial e o desenvolvimento da máquina a vapor, os combustíveis fósseis assumiram papel preponderante como fontes de energia para a matriz energética mundial, inicialmente com o carvão mineral e depois com o petróleo e gás natural. Ainda hoje esses combustíveis são essenciais, considerados recursos minerais estratégicos e motivo de disputas e conflitos entre Estados.

De acordo com a *International Energy Agency* (IEA), a demanda mundial por energia aumentou 2,3%, em 2018, o maior crescimento dessa última década. Petróleo e gás constituíram as principais fontes de energia para suprir essa demanda, compreendendo aproximadamente 60% da matriz energética³⁰. Embora estudos passados indicassem uma perspectiva de escassez do petróleo, a descoberta de novas reservas e o desenvolvimento tecnológico, o qual permite cada vez mais a exploração e exploração em ambientes de difícil acesso, indicam que o mesmo ainda permanecerá por longo tempo como principal fonte de energia na matriz energética mundial (OPEC, 2017).

²⁹ Na tradução da língua inglesa: “o suficiente, a tempo” (Tradução nossa). Que significa, dentro do contexto: a quantidade exata de carga, no momento certo, oportuno (Nota do Autor).

³⁰ Na tradução da língua inglesa: Agência Internacional de Energia (AIE). Disponível em: <<https://www.iea.org/geco/>>. Acesso em: 04 jul. 2019.

O Brasil possui reservas provadas³¹ de 13,4 bilhões de barris de petróleo, de acordo com a *British Petroleum (BP)*, correspondendo atualmente ao 15º país com maiores reservas provadas no mundo, e foi apontado como o 10º maior produtor, de 2018. Por sua vez, as reservas provadas de gás natural totalizam cerca de 400 bilhões de metros cúbicos, colocando o Brasil na 32ª colocação mundial (BP, 2019). As maiores reservas de petróleo e gás natural do país estão localizadas em ambiente marítimo, dentro das AJB, de onde advém também a quase totalidade da produção nacional desses recursos, o que confere à Amazônia Azul elevada importância oceanopolítica.

A Agência Nacional do Petróleo (ANP) registra que 95,3% das reservas provadas de petróleo e 82,1% das reservas de gás natural estão localizadas no mar; e, em 2018, 95,2% da produção de petróleo e 80,4% de gás natural vieram dos campos marítimos, sendo Rio de Janeiro, São Paulo e Espírito Santo os estados com maiores produções. Desde 2015, a produção de petróleo nacional alcançou a autossuficiência para o mercado interno e o volume de exportação vem crescendo significativamente. Em 2018, as exportações de petróleo geraram uma receita de US\$ 25,1 bilhões e a China foi o principal destino, com 55,5% do volume total exportado (ANP, 2019).

Os números evidenciam que o Brasil vem se tornando um importante ator global na geopolítica do petróleo, e que a Amazônia Azul é uma região estratégica para esse fim. Os campos marítimos, responsáveis pela quase totalidade da produção nacional, concentram-se nas bacias de Campos e Santos, localizadas na faixa marítima que vai do Espírito Santo até São Paulo. O polígono do pré-sal, que concentra as maiores reservas de petróleo e gás natural do Brasil, centraliza-se a uma distância de cerca de 150 MN da costa, o que dificulta a vigilância e proteção da região (FIG. 6).

A paralisação de plataformas que operam na região ou a interrupção do fluxo de produção, por meio de atividades criminosas, atentados terroristas ou acidentes de navegação, por exemplo, além de causarem sérios prejuízos econômicos e sociais ao país, provavelmente resultariam em graves danos ambientais.

³¹ Reservas provadas são aquelas passíveis de serem exploradas comercialmente. As reservas totais são o somatório das reservas provadas, prováveis e possíveis. (Nota do Autor).

A indústria naval está diretamente relacionada com a economia oceânica e, de acordo com a OECD (2016), alcançou em 2010 uma participação na economia mundial da ordem de US\$ 60 bilhões.

A construção naval é um setor econômico que fomenta a geração de elevada quantidade de empregos, diretos e indiretos, e impulsiona o desenvolvimento de diversos outros setores da economia. Segundo Telles (2001), o Brasil experimentou um vertiginoso desenvolvimento do setor, nas décadas de 1960 e 1970, chegando a deter o segundo maior parque industrial de construção naval, atrás apenas do Japão. Atualmente, em 2019, enfrenta uma séria crise econômica, com fechamento de estaleiros e desmobilização de mão-de-obra qualificada.

Estaleiros constituem infraestruturas críticas para a defesa nacional, em situações de conflito. A capacidade de construir e reparar navios, associada a um elevado grau de independência tecnológica, é um relevante fator dissuasório, na medida em que permite demonstrar ao mundo a capacidade de reação do país em caso de agressão. Além disso, as indústrias do petróleo e da pesca, o setor portuário e o comércio marítimo, importantes atividades da economia azul, dependem diretamente da indústria naval, uma vez que é esta quem constrói e repara os navios, plataformas e embarcações utilizados.

O Brasil possui mais de trinta estaleiros, sendo doze considerados de grande porte. Cerca de 60% desses estaleiros estão localizados no Rio de Janeiro, onde a indústria naval se desenvolveu majoritariamente ao longo da história, e onde estão concentradas as atividades da indústria do petróleo. Os principais estaleiros estão, em sua grande maioria, situados na costa litorânea das regiões sudeste e sul (PORTAL NAVAL, 2019).

Diversas outras indústrias e atividades contribuem para a economia oceânica, muitas delas ainda de forma bastante modesta no Brasil.

A atividade de turismo marítimo e costeiro, que gera uma receita cinco vezes superior à indústria naval para a economia mundial, desenvolve-se sobretudo na Europa, que responde por 35%

desse mercado (OECD, 2016). Apesar de ainda pouco explorada no Brasil, Vidigal (2006) já apontava que a atividade vinha crescendo a cada ano, e representava um importante setor da economia nacional. A temporada 2018/2019 de cruzeiros marítimos movimentou, na economia brasileira, aproximadamente R\$ 2 bilhões, e gerou cerca de 30 mil empregos. O resultado demonstrou um crescimento de 15% em relação à temporada anterior³².

A exploração de minerais no subsolo marítimo situado nas AJB é outra atividade com grande potencial de desenvolvimento. A atividade esbarra na necessidade de levantamento geológico do subsolo marinho e no desenvolvimento de tecnologia para permitir a exploração dos recursos identificados. O Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (REMLAC) e o Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (PROAREA), criados pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), em 1997 e 2009, respectivamente, permanecem em vigor, sob coordenação técnica do Serviço Geológico do Brasil (CPRM)³³, com o objetivo de identificar e avaliar a potencialidade mineral de áreas com importância econômica e estratégica para o Brasil (SECIRM, 2019a; 2019b). Nesse contexto, o direito de exploração e as iniciativas para incorporação da ERG ao patrimônio nacional tornam-se essenciais (FIG. 7).

Exploração mineral em águas profundas e ultra-profundas, biotecnologia marinha, obtenção de energia eólica e de energia com base na variação da maré, no gradiente térmico ou na força das ondas são exemplos de atividades emergentes que indicam um elevado potencial de utilização do mar para o desenvolvimento nacional.

Esses fatores somados atribuem à Amazônia Azul um potencial econômico inestimável. Um patrimônio que precisa ser corretamente explorado e efetivamente transformado em riqueza, motivo pelo qual a região precisa ser monitorada e protegida.

³² Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/ultimas-not%C3%ADcias/12615-setor-de-cruzeiros-registra-100-de-ocupação-na-temporada-2018-2019.html>. Acesso em 07 jul. 2019

³³ A Companhia de Pesquisas de Recursos Minerais, criada em 1969, teve a denominação alterada para Serviço Geológico do Brasil, mas decidiu manter a sigla original, como era reconhecida – CPRM (Nota do Autor).

2.2.2 A dimensão estratégica da Amazônia Azul

A análise estratégica da Amazônia Azul, dentro de uma abordagem oceanopolítica, consistirá na identificação de aspectos intrínsecos da região correlacionados à segurança e à soberania do Estado. Aspectos avaliados como fatores de força ou de vulnerabilidade que exijam cautela, vigilância e, possivelmente, ações preventivas para assegurar os interesses nacionais.

A dimensão econômica, *per se*, com toda sua pujança e potencialidade, constitui o primeiro e mais importante aspecto estratégico. Ameaças ou interrupções da economia oceânica podem produzir graves consequências à estabilidade política e social do país. Entretanto, outros aspectos, não diretamente correlacionados à expressão econômica, requerem especial consideração. A distribuição populacional pelo território, as ilhas oceânicas nas AJB, os cabos submarinos de comunicações, a proteção ambiental e os acordos internacionais ratificados pelo Brasil são alguns aspectos que exigem reflexão estratégica.

A imensa faixa litorânea que une o Brasil ao oceano Atlântico, embora seja um portal para a prosperidade e para a integração com o resto mundo, é também uma via de acesso para ameaças à população, ao território e à soberania do país.

A história registra incontáveis exemplos de conquistas, invasões e ameaças que se desencadearam a partir do mar, desde as longínquas tentativas persas de invasão à Grécia³⁴, por meio de tropas embarcadas em navios, até as recentes intervenções militares na guerra civil da Síria (2011-), com ações em terra desencadeadas a partir de forças navais. No Brasil, invasões estrangeiras e ataques piratas, a partir do mar, marcaram o passado, enquanto contrabandistas e narcotraficantes atuam, no mar, no presente.

³⁴ Naquelas que ficaram conhecidas como Guerras Médicas (492 a.C.- 479 a.C.) (Nota do Autor).

A proteção da extensa fronteira marítima representa, portanto, uma obrigação permanente para o Estado brasileiro. Obrigação essa que se reveste de capital importância ao se constatar que cerca de 80% da população reside em uma faixa terrestre de até 200 quilômetros da costa, sujeita a ameaças externas diretas (IBGE, 2016).

Em uma época na qual o desenvolvimento tecnológico possibilita ataques ou incursões, a partir do mar, desencadeadas de posições cada vez mais distantes do litoral, a proteção do território transforma-se em um excepcional desafio, que exige planejamento de ações, presença de meios e capacidade de pronta atuação em áreas afastadas suficientemente do território.

O Arquipélago de Fernando de Noronha, as ilhas de Trindade e Martim Vaz, os Penedos de São Pedro e São Paulo e o Atol das Rocas são as principais porções de terra oceânicas brasileiras de interesse estratégico.

Primeiro, porque têm relação direta com a conformação da Amazônia Azul, uma vez que a CNUDM assegura aos países detentores da posse de ilhas oceânicas o estabelecimento de águas jurisdicionais ao redor dessas formações, nos mesmos critérios estabelecidos para a faixa marítima do território continental. Depois, porque representam importantes regiões para usufruto da sociedade, seja como território para moradia ou para exploração em atividades específicas como turismo e lazer, pesquisas e estudos científicos ou ponto de apoio à navegação. Por último, pelo fato de possibilitarem apoio logístico às operações militares, permitirem a instalação de fortes e portos militares e contribuir para melhor proteção do mar (VIDIGAL *et al*, 2006).

As ilhas oceânicas constituem posições privilegiadas para a defesa em profundidade do território nacional. A instalação de sensores ou o emprego de vetores que permitam melhor monitoramento e vigilância das AJB e a instalação de sistemas de armas que possibilitem ataques a forças hostis são exemplos de medidas que permitiriam aproveitamento das ilhas para defesa do litoral a longa distância.

A posse de ilhas e territórios ultramarinos sempre foi uma questão estratégica para grandes potências. A ilha de Trindade foi motivo de crise entre o Brasil e o Reino Unido no final do século XIX, quando foi ocupada pelos britânicos. Segundo Vidigal (1983), a ilha encontrava-se desabitada e foi ocupada por interesses estratégicos, sob a alegação de que haviam pertencido ao Reino Unido no século XVIII. Incapacitado de se contrapor ao invasor, por falta de meios, o Brasil nada pode fazer a não ser recorrer aos canais diplomáticos. A posse da ilha somente foi restituída em função da pressão exercida pelos EUA.

Outro fator estratégico a ser analisado é a dependência dos cabos submarinos para as comunicações. Em qualquer esfera, administrativa, econômica ou social, as comunicações são elementos estratégicos. Cada vez mais, as instituições e as pessoas têm se tornado dependentes das comunicações eletrônicas, em especial aquelas que trafegam usando a *internet*. Segundo Harris (2018), embora haja uma tendência de supor que, no mundo contemporâneo, os dados de comunicação trafeguem predominantemente via satélite, essa não é a realidade. Cerca de 97% de toda comunicação global depende dos cabos submarinos de fibra ótica. Existem aproximadamente 500 mil milhas de cabos depositados no fundo dos oceanos, sujeitos a acidentes ou ataques.

Em 2006, um terremoto ocorrido nas proximidades de Taiwan provocou danos em oito cabos submarinos de internet com a China, prejudicando o serviço por 49 dias, até ser reparado. Em 2008, avarias em cabos na costa do Egito afetaram mais de 80 milhões de pessoas no Egito, Índia, Paquistão e Arábia Saudita. Neste caso, a suspeita é de que os cabos foram avariados por ato de terrorismo ou sabotagem (MAIN, 2015).

Entretanto, do ponto de vista estratégico, mais emblemático é o evento relatado por Jan Goldman, ocorrido no período da Guerra Fria. Segundo Goldman (2015), a Marinha e a Agência de Segurança Nacional dos EUA, utilizando um submarino adaptado, implantaram um dispositivo especial de gravação em um cabo de comunicações russo e permaneceram por cinco anos coletando

dados, naquela que ficou conhecida como Operação Ivy Bells (1975-1980). A Operação somente foi interrompida quando teve o sigilo comprometido por um ex-funcionário da Agência.

Na Amazônia Azul, diversos cabos submarinos ligam o país internamente e ao resto do mundo. Santos, Rio de Janeiro, Salvador e Fortaleza são as principais cidades a receberem os cabos transatlânticos internacionais³⁵. Nesse contexto, a área marítima próxima ao saliente nordestino destaca-se pela concentração dos cabos (FIG 8).

A questão ambiental, incluindo a proteção do meio ambiente e o desenvolvimento sustentável, inspira cada vez mais atenção do Estado e demanda contínua fiscalização por parte dos órgãos responsáveis. A Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999, atribuiu à MB a responsabilidade de implementar e fiscalizar o cumprimento das leis e dos regulamentos relativos ao uso do mar e, em decorrência dessa atribuição, adotar medidas para assegurar a prevenção da poluição hídrica por navios, embarcações e plataformas (BRASIL, 1999; 2017b).

Grandes desastres são a primeira grande preocupação em se tratando de poluição marinha, em função das graves consequências que produzem para o ecossistema e para a população, principalmente quando o litoral é atingido. Todavia, a gestão ambiental é complexa, envolvendo muitas outras variáveis. Gerenciamento da água de lastro dos navios, controle de emissão de carbono na atmosfera, controle sobre lançamento de lixo no mar, entre outros, são exemplos de encargos e deveres das empresas e navios que requerem fiscalização. A crescente atividade da indústria do petróleo no mar, desenvolvida a distâncias cada vez maiores do litoral, amplia as dificuldades para a fiscalização e impõe novos desafios à MB.

Finalizando a análise da dimensão estratégica, cabe destacar que o Brasil é signatário de diversos atos, tratados, acordos, protocolos e convenções internacionais cujas ações decorrentes influenciam diretamente na governança da Amazônia Azul e impõem atribuições e responsabilidades

³⁵ Os cabos submarinos ativos no mundo podem ser conferidos em: <<https://www.submarinecablemap.com/#/>>. Acesso em: 08 jul. 2019.

ao Estado e à MB. A própria conformação da Amazônia Azul e pleitos para sua ampliação decorrem dos termos acordados por meio da CNUDM.

O Tratado de Tlatelolco (1967) limita o Brasil quanto ao desenvolvimento de armas nucleares, as quais poderiam conferir ao país um elevado poder dissuasório; enquanto a Resolução 41/11 (1986) da ONU criou a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) com o propósito de promover a segurança na área do Atlântico Sul. A Convenção de Hamburgo (1979) sobre Busca e Salvamento (SAR)³⁶ marítimos resultou na definição de uma imensa área, além dos limites da Amazônia Azul, sobre a qual a MB tem a responsabilidade pela salvaguarda da vida humana.

Diversos outros dispositivos regulamentam atividades desenvolvidas no ambiente marítimo e refletem na forma de aproveitamento e utilização dos espaços marítimos de jurisdição brasileira. A Conferência do Rio de Janeiro (1966) regulamenta a pesca de atum e afins; as Convenções de Londres (1972-1974) estabeleceram medidas de prevenção e controle da poluição marinha; a Convenção da Basileia (1989) dispõe sobre o controle de movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e seu depósito; entre outros.

Acordos internacionais têm, por conseguinte, expressivas consequências na dimensão estratégica da Amazônia Azul. Por vezes, os termos estabelecidos representam limitações à soberania do Estado e podem impor restrições na capacidade de proteção e defesa da região.

2.3 Patrimônio a Ser Protegido

A Amazônia Azul não é apenas a visão esplendorosa de uma imensidão infinita de águas azuis, como a maioria das pessoas costuma pensar quando se põe a contemplar o mar, na orla de uma praia ou da varanda de um apartamento. É um repositório de riquezas e biodiversidade que descortina um futuro próspero e venturoso ao Brasil. Um patrimônio nacional que precisa ser melhor conhecido;

³⁶ A sigla SAR constitui o acrônimo da expressão da língua inglesa *Search And Rescue*, que é reconhecida mundialmente como significado para Busca e Salvamento.

correta e sustentavelmente explorado, ambientalmente preservado e protegido contra os interesses alheios.

O Almirante Guimarães Carvalho, ao divulgar o conceito de Amazônia Azul, chamou a atenção para a necessidade de sua defesa e proteção:

Toda riqueza acaba por se tornar objeto de cobiça, impondo ao detentor o ônus da proteção. Tratando-se de recursos naturais, a questão adquire conotações de soberania nacional, envolvendo políticas adequadas, que não se limitam a, mas incluem, necessariamente, a defesa daqueles recursos (GUIMARÃES CARVALHO, 2004).

Constatada a importância oceanopolítica da Amazônia Azul, fundamentada na relevância de suas dimensões econômica e estratégica, resta analisar a forma como o Brasil e a Marinha se propõem a preservá-la. Assim, o capítulo a seguir pretende analisar a Amazônia Azul sob a perspectiva da sua proteção e defesa, com base nas TBPn.

3 PROTEÇÃO E DEFESA DA AMAZÔNIA AZUL

A PND, documento condicionante de mais alto nível do Brasil em relação às questões de Defesa, estabelece que a área de interesse prioritário do país inclui o Atlântico Sul, e reconhece neste a importância estratégica da Amazônia Azul. A PND articula-se com as políticas nacionais dos demais setores de forma a consolidar o Poder Nacional³⁷, o qual se manifesta por meio de cinco expressões: a política, a econômica, a psicossocial, a militar e a científico-tecnológica (BRASIL, 2016c).

Fundamentada na PND e decorrente desta, a END estabelece a Concepção Estratégica de Defesa, conceituando Defesa Nacional como “o conjunto de atitudes, medidas e ações do Estado, com ênfase na expressão militar, para a defesa do território, das águas jurisdicionais, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas”. Para contribuir com a Defesa Nacional, a expressão militar do Poder Nacional deverá estruturar os meios de defesa em torno de capacidades, e as capacidades de defesa nacional estabelecidas são: de proteção, de dissuasão, de pronta-resposta, de coordenação e controle, de gestão da informação, de mobilidade estratégica e de mobilização (BRASIL, 2016a).

A Capacidade de Proteção consiste em garantir a soberania, a integridade territorial e o patrimônio nacional, no Brasil e no exterior, afiançando a consecução do mais relevante objetivo nacional. Para alcançar sua finalidade, requer meios e procedimentos para vigilância e monitoramento do território nacional, incluindo, entre outras áreas de interesse, os espaços marítimos sob jurisdição brasileira. Duas áreas marítimas são apontadas como prioritárias: a faixa que vai de Vitória a Santos e a área de acesso à foz do rio Amazonas (BRASIL, 2016a).

Dentro do contexto apresentado e configurada a importância oceanopolítica da Amazônia Azul, há que se estruturar e capacitar o Poder Nacional, especialmente em sua expressão militar, para

³⁷ O Poder Nacional é compreendido como “a capacidade que tem a Nação para alcançar e manter os Objetivos Nacionais, em conformidade com a Vontade Nacional” (BRASIL, 2016c).

assegurar os interesses do Estado na região. Entretanto, a análise oceanopolítica permitiu a identificação de duas outras áreas marítimas de relevância estratégica: a faixa marítima defronte ao saliente nordestino, onde há convergência de rotas marítimas e estão assentados muitos dos cabos submarinos que interligam o Brasil ao resto do mundo; e a área da ERG, pelo potencial de riquezas no subsolo marinho (FIG. 9).

As Forças Armadas (FA) devem conceber sua organização e operação com base em capacidades, em consonância com a estruturação dos meios de defesa do país e observando suas características singulares. No que tange à MB, o Poder Naval (PN) deverá ser capaz de cumprir quatro tarefas básicas: Controlar Áreas Marítimas (CAM), Negar do Uso do Mar (NUM) ao Inimigo, Projetar Poder sobre Terra (PPT), e Contribuir para a Dissuasão (BRASIL, 2016a).

Este capítulo se propõe a fazer uma reflexão sobre a capacidade do PN executar a defesa e a proteção³⁸ da Amazônia Azul, com base nas TBPN estabelecidas. Entretanto, essa reflexão requer, inicialmente, a correta compreensão sobre o conceito de Poder Naval.

3.1 O Poder Naval

A missão da MB, definida na END e nos documentos condicionantes da Força, é "preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a Defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; para o cumprimento das atribuições subsidiárias previstas em Lei; e para o apoio à Política Externa" (BRASIL, 2016a, 2019a, b). Entretanto, a expressão "Poder Naval" não encontra conceituação nesses documentos.

³⁸ Neste trabalho, defesa referir-se-á ao emprego do PN contra um inimigo manifesto, que ameace a soberania do Estado sobre a região ou seus recursos, em clara situação de crise ou conflito, denotando uma postura reativa. Proteção compreenderá o emprego do PN em operações e ações em tempo de paz, denotando postura proativa ou preventiva, contra inimigos não manifestos.

A definição de PN é encontrada no LBDN, no Glossário das Forças Armadas e na DMN, e apesar de bastante semelhantes não são literalmente iguais. Utilizar-se-á, pois, a definição constante da DMN, a qual estabelece que:

O Poder Naval é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos Objetivos Nacionais de Defesa, identificados na Política Nacional de Defesa (PND), conforme as diretrizes estabelecidas pela Estratégia Nacional de Defesa (END) (BRASIL, 2017a, p.1-4).

De acordo com a definição proposta, é factível interpretar que o PN compreenda apenas os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; isto é, a parcela operativa por meio da qual a MB efetivamente aplica a força ou cumpre as atribuições impostas.

Todavia, a DMN estabelece ainda que o PN “compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa” (BRASIL, 2017a, p.1-5). Essa assertiva não coaduna com a definição proposta, uma vez que as infraestruturas de apoio e as estruturas de comando e controle, logística e administração não atuam nos mares, águas interiores e áreas terrestres limitadas. Essas infraestruturas e estruturas são, sem dúvida, fundamentais para o preparo do PN, mas não o integram efetivamente.

Da forma como está redigido na DMN, “Marinha do Brasil” e “Poder Naval” correspondem a uma mesma entidade, englobando todas as estruturas organizacionais da Força, o que suscita interpretações ambíguas ou imprecisas. Há que se fazer uma distinção entre essas entidades, de forma a melhor compreender a missão estabelecida e permitir focar no cumprimento das ações no mar, sejam militares, de fiscalização ou administrativas, mas que são atribuições exclusivas da Força. Nesse sentido, a Marinha do Brasil corresponderia à Instituição como um todo, englobando todas as estruturas organizacionais; enquanto o Poder Naval constituiria o braço operativo da MB, a parcela que efetivamente atua no mar e águas interiores, razão de ser de uma marinha, englobando os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais.

Corroborando com essa interpretação, cabe destacar as características inerentes ao PN, as quais são discriminadas na DMN: mobilidade, permanência, versatilidade e flexibilidade³⁹. Tais características não fazem sentido quando associadas a estruturas fixas localizadas em terra. Essas características são próprias das forças navais ou grupamentos operativos de fuzileiros navais, podendo ser estendidas a meios operando isoladamente.

Assim, a definição e a composição do PN, conforme expressos na DMN, soam conflitantes. Este autor sugere se manter a definição do PN como disposta na DMN, e alterar a descrição da composição, estatuindo que o PN compreenderá apenas os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, acrescidos de quaisquer outros meios temporariamente adjudicados. Nesse caso, a MB, como instituição, compreenderia o PN mais as infraestruturas de apoio e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa.

O Professor Doutor Ian Speller, pesquisador sobre estudos estratégicos e história militar, autor da obra *Understanding Naval Warfare*, afirma que a Marinha de Guerra é a Força Armada designada para conduzir operações militares no mar, sobre o mar e a partir do mar, sendo este o seu propósito fundamental (SPELLER, 2019).

Ken Booth, em sua obra *Navies and Foreign Policy*, resume de forma bem clara as ideias apresentadas, ao afirmar que:

The essence of navies is their military character. Actual or latent violence is their currency. It is a navy's ability to threaten and use force which gives meaning to its other modes of action (BOOTH, 1977, p.16)⁴⁰.

De acordo com essa interpretação e admitindo-se que o PN compreende apenas os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, as Tarefas Básicas atribuídas dizem respeito apenas ao emprego desse PN no mar ou a partir do mar. Outras ações e tarefas desempenhadas compreenderiam,

³⁹ Resumidamente, **mobilidade** é a capacidade de deslocar-se prontamente e a grandes distâncias; **permanência**, a capacidade de operar, continuamente, com independência e por longos períodos; **versatilidade**, a capacidade de alterar a postura militar, mantendo-se apto a executar uma ampla gama de tarefas; e **flexibilidade**, a capacidade de organizar grupamentos operativos de diferentes valores, em função da missão (BRASIL, 2017).

⁴⁰ Na tradução da língua inglesa: a essência das marinhas de guerra é o seu caráter militar. A violência, real ou latente, é a sua moeda. É a capacidade de ameaçar e usar a força que dá sentido a outros modos de atuação. (Tradução nossa)

portanto, atividades da instituição MB, e não tarefas específicas para o PN. Assim, Ações Estratégicas Navais (AEN)⁴¹ como contribuir para o desenvolvimento da Base Industrial de Defesa (BID) ou aperfeiçoar a gestão orçamentária, financeira e administrativa não suscitariam a atribuição de tarefas básicas ao PN, mas sim atividades a serem desenvolvidas pela MB, como Instituição.

Essas considerações iniciais são importantes para analisar as tarefas básicas atribuídas ao PN brasileiro e verificar se são adequadas à proteção e defesa da Amazônia Azul.

3.2 Tarefas Básicas

A primeira dificuldade para se analisar as TBPN reside no fato de que não há, em documentos condicionantes ou na DMN, qualquer conceituação para a expressão “Tarefa Básica do Poder Naval”.

O Almirante (FN) Renato Ferreira Rangel, que desenvolveu um trabalho acadêmico sobre o tema, menciona que a expressão apareceu pela primeira vez na versão de 1979 da DBM, representando o que o Almirante estadunidense Stansfield Turner (1923-2018) havia denominado de *missions of the U.S. Navy*⁴², em artigo publicado com esse mesmo nome, em 1974; e que os Almirantes Mário César Flores (1931-2019) e Armando Amorim Ferreira Vidigal (1928-2009) interpretaram como “propósito estratégico”, ao discorrerem sobre o assunto na obra *Desenvolvimento do Poder Naval Brasileiro: tópicos para debate*, de 1976 (FERREIRA, 2014a).

A expressão “Tarefa Básica” não encontra similaridade em outras marinhas. No entanto, as tarefas básicas em si, de CAM, NUM, PPT e Dissuasão, podem ser identificadas em documentos estratégicos de diversos países, referenciadas como *mission, function, role, core capability* ou *task*⁴³.

⁴¹ BRASIL, 2017.

⁴² Na tradução da língua inglesa: missões da marinha dos EUA. (Tradução nossa).

⁴³ Na tradução da língua inglesa: missão, função, papel, capacidade essencial ou tarefa. (Tradução nossa).

Mesmo os estudiosos sobre estratégia naval não adotam uma expressão única para descrever as tarefas essenciais das marinhas de guerra (FERREIRA, 2014a).

Turner (1974) considera que as missões representam a razão de ser das marinhas de guerra, e que a compreensão dessas missões é essencial para a formulação dos planejamentos estratégicos, distribuição de recursos e desenvolvimento das táticas navais.

Geoffrey Till em sua obra *Seapower, a guide for the twenty-first century*, afirma que as marinhas de guerra, as quais classifica como modernas ou pós-modernas⁴⁴, para se contraporem ao espectro de ameaças, riscos e conflitos do atual mundo globalizado, devem construir forças e elaborar estratégias que produzam resultados ou atinjam efeitos desejados específicos e refere-se a esses resultados como “missões das marinhas” (TILL, 2009).

Booth (1977) sustenta que as “funções” das marinhas são concebidas a partir de uma trindade de papéis que elas podem desempenhar. Cada “papel” caracteriza-se por um modo diferente de atuação, que diz respeito à forma como o mar é usado. Assim, as marinhas, para atingirem o propósito de garantir o uso do mar, cumprem o papel militar, diplomático ou policial.

Samuel Huntington (1927-2008), importante cientista político estadunidense, considera que o elemento fundamental de uma Força Armada é o seu “propósito” ou “papel” na implementação da política nacional. Esse papel resume a concepção estratégica da Força, a qual deve expressar como, quando e onde a Força deve proteger a nação contra as ameaças à sua segurança (HUNTINGTON, 1954).

Independentemente do termo empregado, o importante é compreender que as missões, as funções, os papéis ou, no caso da MB, as tarefas básicas, devem expressar a forma como a marinha atua para defender e proteger a sociedade e o Estado ao qual serve. Em suma, são as tarefas básicas

⁴⁴ Para Till, as marinhas modernas são aquelas cujo propósito primordial é a defesa da Pátria e a garantia da soberania, com missões orientadas, prioritariamente, para conflitos interestatais; já as marinhas pós-modernas são aquelas cujo propósito primordial é a proteção do litoral e dos interesses do Estado no mar; cujas missões são orientadas, prioritariamente, para a execução de atividades policiais contra ameaças não estatais, como pirataria, narcotráfico e terrorismo, entre outras (TILL, 2009).

que justificam a existência da MB. Nesse sentido, é importante que as tarefas básicas recebam uma definição clara do que representam, e que essa definição conste dos documentos condicionantes, nacionais e da Força.

A definição de Capacidade Militar⁴⁵, constante do Glossário das Forças Armadas, permite uma ideia inicial para se conjecturar a formulação de um conceito a respeito da expressão “tarefas básicas”. Com base nessa definição, é possível inferir que as tarefas básicas consistem em “capacidades” que exprimem a razão de ser da MB, que orientam o emprego do PN para atingir os resultados esperados pela sociedade e possibilitam o planejamento da Força de forma que esses resultados sejam alcançados.

Assim, este autor propõe a seguinte definição para as TBPN: são as capacidades essenciais que orientam o preparo e o emprego do Poder Naval, observadas suas características intrínsecas de mobilidade, permanência, versatilidade e flexibilidade, com o propósito de assegurar a consecução dos Objetivos Navais relacionados com a defesa, segurança e garantia dos interesses do Estado.

Por essa definição, as tarefas básicas, além de indicarem a ampla forma como o PN pode ser empregado, permitem orientar a configuração da Força por meio de um Planejamento Baseado em Capacidades (PBC)⁴⁶. No PBC, as tarefas básicas compreenderiam as capacidades primárias das quais decorreriam as demais capacidades.

⁴⁵ Capacidade Militar: conceito aplicado no nível estratégico que representa a aptidão de uma Força Armada para executar as operações que lhe cabem como instrumento da expressão militar do poder nacional. É obtida mediante a combinação de soluções organizacionais que integram as áreas de doutrina, organização, adestramento, material, liderança, educação, pessoal e infraestrutura. No processo para definir as capacidades requeridas a cada Força, consideram-se, basicamente, as conjunturas nacional e internacional, as potenciais ameaças ao país e o grau de risco associado a essas ameaças” (BRASIL, 2015).

⁴⁶ O Planejamento Baseado em Capacidades consiste no “conjunto de procedimentos voltados ao preparo das Forças Armadas, mediante a aquisição de capacidades adequadas ao atendimento dos interesses e necessidades militares de defesa do Estado, em um horizonte temporal definido, observados cenários prospectivos e limites orçamentários e tecnológicos” (ROTH, OLIVEIRA, 2018, p.2).

Proposta uma definição para as TBPN e compreendidas a sua importância e finalidade, resta verificar se as Tarefas Básicas em vigor atendem o propósito de defesa e proteção da Amazônia Azul.

3.3 Tarefas Básicas do Poder Naval em vigor

Em 2011, as pesquisas de Ferreira (2014a, b) demonstraram que, desde que foram promulgadas pela primeira vez, em 1979, na DBM, as tarefas básicas praticamente não haviam sido alteradas. A única modificação na redação das TBPN ocorreu na versão de 1997 da DBM, quando a tarefa original de Contribuição para a Dissuasão Estratégica passou a ser redigida como “Contribuição para a Dissuasão”. Mesmo os textos descritivos sobre cada tarefa básica não haviam passado por modificações substanciais.

Desde então, as TBPN não sofreram alterações. Em 2017, ocorreu a última revisão da DBM, que passou a ser denominada DMN, mas as TBPN permaneceram inalteradas. Assim, as TBPN em vigor são: Controlar Áreas Marítimas, Negar o Uso do Mar ao Inimigo, Projetar Poder sobre Terra e Contribuir para a Dissuasão.

A formulação das TBPN sofreu forte influência do artigo publicado pelo Almirante Turner, em 1974, que apresentava as novas missões propostas para a *U.S. Navy*, como forma de justificar para a sociedade estadunidense a necessidade de se dispor de uma marinha de guerra. Naquela ocasião, as missões propostas⁴⁷ para a marinha estadunidense foram: o Controle do Mar, a Projeção de Poder, a Presença Naval e a Deterrência Estratégica (FERREIRA, 2014a).

Sem dúvida, as TBPN, formuladas em 1979, assemelham-se em muito com as missões propostas para a marinha estadunidense, demonstrando a forte influência. Nesse contexto, identifica-se

⁴⁷ As missões apresentadas pelo Almirante Turner em seu artigo *Missions of the U.S. Navy* haviam sido estabelecidas pelo Almirante Elmo Zumwalt (1920-2000), Comandante da Marinha dos EUA no período de 1970 a 1974, conforme citado pelo próprio Turner em seu artigo (Nota do Autor).

uma primeira lacuna na formulação das TBPn. Embora fosse uma marinha com atuação em escala global e possibilidades de gradação da força bastante superiores à MB, inclusive por meio do emprego de armas nucleares, a *U.S. Navy* era uma marinha eminentemente militar, cujas missões eram voltadas exclusivamente para defesa do país e cenários de conflitos próprios do ambiente da Guerra Fria. A MB, apesar de ser uma Força de menor expressão militar, possuía, e ainda possui, uma gama de atribuições e responsabilidades mais variadas que a *U.S. Navy*. O PN brasileiro cumpria, e ainda cumpre, tarefas que, nos EUA, são atribuídas à Guarda Costeira, ao Departamento de Segurança Interna, ao Departamento de Transportes e à Administração Nacional dos Oceanos e Atmosfera.

Em seu trabalho de pesquisa, Ferreira (2014a, b) demonstrou que as missões da *U.S. Navy* sofreram diversas e significativas modificações ao longo dos anos, adaptando-se aos novos cenários e às novas ameaças. Ao todo foram redigidas 29 missões distintas, e a quantidade em vigor variou entre três e treze. Hoje, de acordo com a concepção estratégica em vigor⁴⁸, a *U.S. Navy* possui cinco missões, agora denominadas funções: Acesso a Todos os Domínios; Deterrência, Controle do Mar, Projeção de Poder e Segurança Marítima.

A falta de atualizações rotineiras e consistentes permite inferir uma possível desatualização nas tarefas básicas em vigor. Desde que foram formuladas pela primeira vez, em 1979, transformações diversas nos cenários mundial, regional e nacional ocorreram e suscitarão, no mínimo, uma revisão das TBPn. O fim da Guerra Fria, a promulgação da CNUDM e elaboração do conceito de Amazônia Azul, a descoberta de enormes reservas de petróleo nas AJB, o crescimento do processo de globalização, a evolução tecnológica e a promulgação da Lei Complementar n^o 97, de 1999, que impôs novas responsabilidades à MB, são alguns exemplos dessas transformações.

⁴⁸ A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower (EUA, 2015).

A análise das TBPN, com foco na proteção e defesa da Amazônia Azul e diante de um cenário atual de ameaças híbridas⁴⁹, deve iniciar pela verificação da validade das TBPN em vigor.

O **Controle de Área Marítima** constitui a primeira TBPN a ser analisada e, conforme descrito na DMN, “visa a que nossas forças garantam certo grau de utilização, ainda que temporário, de uma área marítima limitada, fixa ou móvel, e, quando apropriado, neguem ou limitem o uso dessa área pelo oponente” (BRASIL, 2017a, p.1-7).^[11]_{SEP}

O CAM está diretamente associado aos conceitos de comando do mar e controle do mar, que vêm recebendo diferentes interpretações ao longo da história. Esses conceitos, amplamente explorados e debatidos nas obras de diversos estudiosos, têm orientado as estratégias marítimas e navais dos Estados.

O Almirante Mahan e o britânico *Sir Julian S Corbett* (1854-1922), considerados dois dos principais estrategistas navais, teorizaram sobre o assunto. Mahan considerava que o Poder Marítimo somente poderia se desenvolver caso a marinha obtivesse o Comando do Mar, que representava o controle absoluto do mar. Corbett relativizou a ideia de controle absoluto do mar, propondo que o Comando do Mar não precisava ser absoluto, poderia ser eventual, apenas para garantir os interesses do Estado nos locais e pelo tempo necessários (SPELLER, 2019).

Na década de 1970, o Almirante Henry Eccles (1898-1986) argumentou que o Controle do Mar admitiria cinco diferentes níveis: o controle absoluto pelo próprio Estado; o controle funcional pelo Estado; o controle em disputa; o controle funcional pelo inimigo e o controle absoluto pelo inimigo (SPELLER, 2019; TILL, 2009).

Till (1984) argumenta que o propósito imediato de qualquer estratégia marítima é a disputa por pelo menos algum grau de controle do mar. Esse grau de controle está relacionado com a

⁴⁹ Ameaças híbridas podem ser definidas como “uma mistura de atividades coercitivas e subversivas, métodos convencionais e não convencionais (diplomáticos, militares, econômicos, tecnológicos), que podem ser usados de forma coordenada por atores estatais ou não estatais para alcançar objetivos específicos, mantendo-se abaixo do limiar da declaração formal de guerra” (UE, 2016) (Tradução nossa).

capacidade de uso do mar, e pode variar desde o controle absoluto, quando uma Força obtém o controle completo do mar após a aniquilação do inimigo em uma batalha decisiva; até o grau de controle mínimo, quando uma Força definitivamente mais fraca impõe restrições à outra Força de exercer o controle do mar. A primeira grande função das marinhas é controlar o mar, para assegurar as atividades marítimas de exploração ou transporte de pessoas e mercadorias.

Para Reynolds (1974) a marinha de uma nação marítima desempenha uma série de funções, sempre com o propósito de alcançar o Comando do Mar. Uma das funções é o CAM, seja para assegurar seus interesses, seja para impedir que um inimigo obtenha o controle.

O CAM é uma missão clássica das marinhas de guerra. Atualmente, a visão *mahaniana* do conceito encontra-se defasada, uma vez que a evolução tecnológica e a multiplicidade de ameaças, inclusive de atores não estatais, praticamente inviabiliza a obtenção do controle absoluto do mar. Mesmo a marinha dos EUA, maior potência naval da atualidade, estabelece em sua estratégia naval⁵⁰ que o Controle do Mar deve ser exercido para obter superioridade local, negando-a ao inimigo.

A tarefa básica de CAM não encerra um fim em si mesma. É empregada em proveito de um propósito maior, como por exemplo a realização de projeção de poder sobre terra ou a defesa de uma área (BRASIL, 2017a). Para que seja efetiva, pressupõe o emprego de grande quantidade de meios, elevado grau de consciência situacional marítima e a capacidade de realização de diversas operações e ações de guerra naval. É uma tarefa básica própria para situações de crises ou conflitos.

Apesar de a DMN estabelecer que o CAM pode ser empregado para obter os efeitos desejados de provimento de segurança à exploração e exploração dos recursos do mar e de garantia da preservação dos recursos naturais na ZEE⁵¹, essa assertiva não parece viável. A exploração dos recursos do mar e a necessidade de proteção aos recursos naturais são de caráter permanente, mesmo em tempo de paz, distribuindo-se em uma área excessivamente ampla.

⁵⁰ EUA, 2015.

⁵¹ BRASIL, 2017a.

Judice (2015) afirma que a defesa dos ativos energéticos em alto-mar impõe enorme dificuldade ao Brasil. A atividade petrolífera no mar ocorre de maneira permanente e ininterrupta, o que demanda uma proteção constante das estruturas. É desaconselhável conceber uma defesa estratégica para essa área baseada apenas na tarefa básica CAM, que por natureza deve ser limitada no tempo e no espaço.

Dessa forma, é razoável concluir que o CAM continua a ser uma TBPN válida para os tempos atuais, mas apropriada a situações temporárias ou em caso de conflitos ou ameaças específicas.

A DMN estabelece ainda que o CAM também é aplicável no ambiente ribeirinho, devendo, nesse caso, se buscar controlar o conjugado formado pela hidrovia e as margens (BRASIL, 2017a). Para esse caso, o termo “marítima” soa desconexo. Uma alteração na terminologia da TBPN seria adequada para abranger as situações de controle em área marítima e fluvial. Nesse sentido, renomear a TBPN para **Controle Naval de Área** pode ser uma medida apropriada.

A **Negação do Uso do Mar**, de acordo com a DMN, “consiste em impedir que um oponente utilize ou controle uma área marítima para seus propósitos, por certo período de tempo, sem que seja requerido o uso por nossas próprias forças” (BRASIL, 2017a, p.1-6).^[11]

A opção por estabelecer a NUM como tarefa básica pode ser interpretada sob duas perspectivas diferentes. A primeira, como orientação principal das marinhas de menor expressão, em uma alternativa ao controle do mar, para se oporem a inimigos com maior poderio militar. A segunda, de forma complementar ou contributiva ao controle do mar, podendo ser empregada estrategicamente mesmo por marinhas poderosas (TILL, 2009).

Este autor considera que, no caso do Brasil, em função da importância oceanopolítica da Amazônia Azul, a segunda perspectiva é mais conveniente. Assegurar o controle do mar deve ser uma capacidade essencial ao PN brasileiro, mas a negação do uso do mar, a depender do inimigo e das circunstâncias, deve ser uma opção viável.

Muitos autores e estudiosos sobre estratégia marítima consideram que a NUM é uma variação do controle do mar, aproximando-se do conceito elaborado pelo Almirante Eccles. Kearsley (1992), por exemplo, em sua obra *Maritime Power and the Twenty-First Century*, considera que a missão de Controle do Mar tem o propósito de, ao mesmo tempo, garantir o uso do mar por determinada força e negar ao inimigo esse mesmo uso do mar.

Algumas marinhas preferem considerar a NUM como uma missão distinta do CAM em função da diferença de meios e armamentos passíveis de serem empregados. No caso da negação, a opção por meios que favoreçam a ocultação, como os submarinos, ou que permitam emprego em grande quantidade, a baixo custo e que minimizem os riscos, como as minas, configuram uma opção estratégica preferencial, em especial quando o orçamento disponível é limitado (KEARSLEY, 1992).

Esse parece ser o caso do Brasil, em especial desde a promulgação da primeira versão END, quando foi estabelecido que a MB pautaria seu desenvolvimento com prioridade para assegurar meios que permitissem negar o uso do mar. A NUM foi apresentada como a estratégia de defesa marítima do Brasil, que orientaria a reconfiguração das forças navais (BRASIL, 2008).

Não obstante, a NUM, assim como o CAM, encerra a ideia de uma TBPN direcionada contra um inimigo, adequada a situações de conflito. É uma tarefa básica válida, na atualidade, para a defesa da Amazônia Azul, mas inviável para sua proteção contínua. Em tempo de paz, para se contrapor a ameaças não convencionais, como por exemplo a pesca predatória, a pirataria e o terrorismo, o emprego do PN em NUM parece inadequado.

A terceira tarefa básica em vigor é a **Projeção de Poder Sobre Terra**, que “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, 2017a, p.1-8).

Inicialmente, cabe uma observação sobre a conceituação da PPT. Estabelecida que a projeção do poder é “sobre terra”, parece desconexa a ideia de que essa projeção possa se dar sobre

uma área marítima. A atuação em uma área marítima compreenderia o emprego do PN em CAM ou NUM. Melhor seria se a conceituação da TBPN limitasse a projeção do poder sobre áreas terrestres.

A Projeção de Poder, assim como o Controle do Mar, é uma missão presente nas estratégias navais de diversas marinhas. Segundo Speller (2019), enquanto o CAM e a NUM caracterizam a disputa pela exploração do mar, a PPT configura o emprego do PN a partir do mar.

As duas principais formas de projeção de força sobre terra são os bombardeios navais e as operações anfíbias. Algumas marinhas sugerem uma terceira forma, que é o apoio a campanhas em terra ou no ar. Os motivos que levam à projeção de poder variam de acordo com as circunstâncias, mas caracterizam-se pelos amplos efeitos desejados a serem obtidos: produzir influência política, econômica ou militar sobre terra, ou influenciar na área marítima a ser controlada, a partir de operações sobre terra (SPELLER, 2019).

Para Till (2009), a PPT envolve a utilização de forças navais militares para influenciar eventos em terra. Ela varia desde a invasão para conquista de território até a realização de pequenos ataques ou bombardeios. O emprego do PN em uma escala inferior aos pequenos ataques, sem uso efetivo da força, representaria as formas mais coercitivas de outro tipo de missão das marinhas, a Diplomacia Naval.

De acordo com a DMN, o posicionamento estratégico de uma Força Naval em águas internacionais, nas proximidades de regiões críticas, sem violar a soberania de outro estado, poderia ser uma forma de projeção de poder (BRASIL, 2017a). Essa assertiva diverge das interpretações de Till e Speller quanto à Projeção de Poder. Para eles, o emprego do PN em áreas marítimas, de forma estratégica, em uma típica manobra de crise, sem o uso efetivo da força em terra, corresponderia à missão de Presença Naval ou Diplomacia Naval.

A PPT, assim como o CAM e a NUM, é uma tarefa básica direcionada, normalmente, a um inimigo específico. É a mais ofensiva das capacidades essenciais requeridas ao PN, uma vez que pressupõe o ataque a objetivos específicos ou a conquista de uma determinada área. Não é uma TBPN

indicada para a proteção da Amazônia Azul em tempo de paz, mas poderá ser fundamental para sua defesa, no caso, por exemplo, da necessidade de retomada de uma ilha oceânica ocupada por forças hostis. Basta lembrar a ocupação da ilha de Trindade, em 1895, pelos britânicos. Afora a defesa da Amazônia Azul, é uma TBPN importante para assegurar a proteção dos interesses nacionais no exterior, sendo considerada válida para o PN na atualidade.

Por fim, a última tarefa básica estabelecida na DMN é a **Contribuição para a Dissuasão**, que se caracteriza pela existência de uma “Força Naval balanceada entre os componentes de superfície, submarino, anfíbio e aéreo, dotada de alto grau de mobilidade, permitindo o aumento da flexibilidade com que se persegue o objetivo prioritário da estratégia de segurança marítima: a dissuasão contra qualquer concentração de forças hostis nas águas de interesse nacional” (BRASIL, 2017a, p.1-10). É uma TBPN desenvolvida desde o tempo de paz e alcançada, fundamentalmente, pela existência de um PN que inspire credibilidade quanto ao seu emprego (BRASIL, 2017a).

Diferentemente das demais, a TBPN de Contribuição para a Dissuasão não configura uma forma de atuação do PN, nem requer uma capacitação especial para seu cumprimento. Em teoria, ela se concretiza no momento em que o PN torna-se capaz de cumprir, de forma célere e efetiva, as demais TBPN, desencorajando forças hostis de atuarem contra os interesses nacionais.

Segundo Ferreira (2014b), a TBPN de Contribuição para a Dissuasão foi incluída na primeira versão da DBM, então como Contribuição para a Dissuasão Estratégica, em uma clara associação à missão de Deterrência Estratégica estabelecida para a *U.S. Navy*. Entretanto, enquanto a Deterrência Estratégica presumia uma forma de emprego específica, baseada na utilização de mísseis nucleares; a dissuasão estratégica estabelecida na DBM correspondia apenas à disponibilidade de um PN crível, aproximando-se do conceito atual.

Ferreira (2014b) considera que, em função da impossibilidade de sua concretização em operações e ações navais específicas, a Contribuição para a Dissuasão não consiste em uma tarefa básica, mas sim em um efeito desejado a ser atingido por meio do cumprimento das demais TBPN.

Coadunando com essa interpretação, Judice (2015) considera que a Dissuasão exprime um fim a ser atingido, aproximando-se mais de um propósito a ser alcançado do que de uma tarefa a ser executada.

O cientista político e estrategista estadunidense Edward Luttwak (1974), em sua obra *The Political Uses of Sea Power*, afirma que o resultado do efetivo exercício da dissuasão é imprevisível, uma vez que ela trabalha de acordo com as percepções dos outros.

De fato, a Dissuasão compreende um conceito imensurável. Exprime uma condição a ser atingida que desestimule, em princípio, outros Estados ou forças hostis de ameaçarem ou agredirem a soberania e os interesses nacionais. Entretanto, o efeito dissuasório a ser atingido depende da percepção por parte de quem se pretende dissuadir. Não é uma condição que se atinja a depender unicamente da própria capacitação. Na Guerra do Vietnã (1959-1975), por exemplo, o apoio estadunidense ao governo sul-vietnamita não dissuadiu os norte-coreanos de iniciarem a guerra, nem os levou a desistirem de lutar, apesar da enorme superioridade tecnológica e material das forças dos EUA. Da mesma forma, na Guerra das Malvinas (1982), a distância, que dificultava o esforço logístico, e a presença de um submarino argentino não dissuadiram os britânicos de empreenderem o esforço necessário para recuperarem o controle da ilha.

Portanto, a Contribuição para a Dissuasão não deve ser considerada uma TBPN válida. É um propósito estratégico a ser perseguido, e não uma capacidade essencial, ou seja, uma tarefa básica que oriente o preparo e o emprego do PN brasileiro.

Para este autor, em uma futura revisão da DMN, as TBPN de CAM, NUM e PPT devem ser mantidas, porém a Contribuição para a Dissuasão deve ser excluída. As TBPN a serem mantidas são adequadas, entre outros propósitos, à defesa da Amazônia Azul. Entretanto, por serem tarefas voltadas para o emprego militar do PN, são inviáveis de serem executadas, de forma permanente, em tempo de paz.

Considerando a trindade de papéis das marinhas sugerida por Booth, as TBPN propostas para serem mantidas cumprem apenas o papel militar, que é o mais importante para a defesa da

soberania nacional. Entretanto, quando se raciocina com a proteção da Amazônia Azul, que deve ser realizada permanentemente, outras formas de emprego do PN, baseadas em conceitos estratégicos modernos e novas tecnologias disponíveis, podem ser mais aceitáveis. Formas de emprego estas que envolveriam, também, os papéis diplomático e policial da trindade de Booth.

Os conceitos de Booth foram aperfeiçoados pelo historiador e estrategista naval inglês Eric Grove em sua obra *The Future of Sea Power*. Grove (1990) manteve a ideia da trindade de papéis das marinhas, renomeando o papel policial para “constabular”⁵², e ampliou a ideia de interdependência entre as missões estabelecidas para cada papel.

O papel militar das marinhas relaciona-se com as funções ou missões que visem à defesa da pátria e garantia dos interesses nacionais, com a utilização ou ameaça clara de utilização da força. O papel diplomático é cumprido por meio das funções que apoiem a política externa do Estado, as negociações e as relações internacionais, sem o uso da força. O papel de polícia ou constabular refere-se às missões responsáveis pelo cumprimento das leis e tratados, no país ou exterior (BOOTH, 1977; GROVE, 1990).

A DMN incorporou o conceito da trindade de papéis, adaptando o modelo de Grove ao PN brasileiro. Os papéis, na MB, correspondem ao que foi estabelecido como formas de aplicação do PN na doutrina, e podem ser: na guerra naval, que corresponderia ao papel militar; nas atividades de uso limitado da força, que corresponderia ao papel policial; e em atividades benignas, que corresponderia ao papel diplomático (BRASIL, 2017a).

A concepção da trindade de papéis estabelecidas na DMN é diferente da concepção proposta por Booth e Grove. Enquanto estes basearam os papéis das marinhas nos objetivos políticos ou efeitos desejados a serem alcançados, a trindade de papéis da MB baseia-se no grau de emprego da força. Essa diferença de concepção influencia na distribuição das operações pelos papéis e gera

⁵² O termo “constabular” não existe na língua portuguesa. O termo original utilizado por Eric Grove – constabulary – significa, em inglês, a organização de leis e normas para uma determinada área (tradução nossa, definição disponível em <<https://dictionary.cambridge.org/pt/dicionario/ingles/constabulary>>) (Nota do Autor).

interpretações distorcidas. A participação do PN em Operações de Paz, por exemplo, seria, de acordo com Booth e Grove, uma função do papel diplomático; mas na DMN é inserida no contexto do Emprego Limitado da Força, que corresponderia ao papel policial.

Todas as marinhas que utilizam o modelo da trindade de Booth ou Grove mantêm os papéis originais propostos pelos autores, quais sejam: o militar, o diplomático e o policial (FERREIRA, 2014a). Em uma futura revisão da DMN, sugere-se que seja revista a concepção da trindade de papéis estabelecida, de forma a alinhar a doutrina empregada na MB ao que é concebido pelos estrategistas que estudam o assunto, e ao que é realizado pelas demais marinhas que empregam o modelo.

A contextualização e correta compreensão sobre as formas de aplicação do PN brasileiro são importantes para embasar as argumentações que orientarão a proposição de novas TBPN. Apesar de a DMN não ser clara neste ponto, as três TBPN propostas para serem mantidas referem-se, primordialmente, ao emprego do Poder Naval na Guerra Naval. Em tempos de paz, é de se esperar que a aplicação do PN se dê dentro dos contextos das atividades de uso limitado da força ou das atividades benígnas, para as quais não existem tarefas básicas perfeitamente percebidas.

Assim, com base nas obras de estudiosos contemporâneos sobre poder marítimo, poder naval e estratégia naval, algumas missões das marinhas de guerra serão analisadas e, caso pertinente, sugeridas para serem incluídas na DMN.

3.4 Novas Tarefas Básicas para o Poder Naval

A missão de **Deterrência**, preconizada nas estratégias navais das marinhas com capacidade nuclear, não será avaliada pelo fato de o Brasil ser signatário do Tratado de Tlatelolco, por meio do qual o país se comprometeu a não desenvolver a capacidade de utilizar armas nucleares.

A primeira missão a ser abordada é a **Presença Naval**. Essa missão integrou o primeiro conjunto de missões da *U.S. Navy* e consistia no uso de forças navais, fora da guerra, para alcançar dois amplos objetivos políticos: dissuadir ações inimigas contra os interesses nacionais ou de aliados e encorajar ações de interesse próprio ou de interesse de aliados (TURNER, 1974).

Para Till (2009), a Presença Naval está inserida dentro do contexto da Diplomacia Naval. A “presença” de uma força naval é diferente da “existência” de uma força naval, e ambas podem ter importantes consequências político-estratégicas. A Presença Naval se concretiza pela presença de meios ou forças navais em determinadas áreas ou locais. Ela pode ser contínua, rotineira ou periodicamente espaçada no tempo, dependendo da importância da área ou local em que se exerce a presença.

A Presença Naval retrata uma postura ofensiva de emprego do PN, em tempos de normalidade e sem crise. A demanda política indica a modalidade de emprego dos meios ou forças navais, podendo ser visitas de caráter diplomático, exercícios navais em áreas de interesse ou exercícios em conjunto para demonstração de força a outros Estados ou atores (PINTO, 1989).

O Contra Almirante britânico J. R. Hill (1929-2017) considera que a Presença Naval e a Diplomacia Naval compreendem basicamente a mesma forma de atuação do PN, sendo a primeira expressão preferida pelos oficiais de marinha e a segunda pelos acadêmicos. A Presença consiste no simples fato de estar presente quando e onde necessário para exercer influência. Os benefícios da Presença Naval são, frequentemente, difíceis de serem constatados e impossível de serem quantificados (HILL, 1986).

Ferreira (2014b) propôs que fosse criada a TBPN de Presença Naval, à qual não chegou a conceituar mas que seria para abarcar o conjunto de atividades diplomáticas executadas pelo PN brasileiro, com vistas à consolidar sua influência no Atlântico Sul.

A TBPN de Presença Naval é válida para a proteção e defesa da Amazônia Azul na medida em que, a participação de meios e forças navais nacionais em visitas, exercícios ou operações

no exterior permitiriam a divulgação da importância da região para o Brasil e a demonstração da capacidade e comprometimento do PN em protegê-la. A realização de operações e exercícios nas AJB, dentro do contexto dessa TBP, transmitiria a ideia de que o Estado brasileiro se adentra, regularmente, para defender a região. Tais atividades contribuem para o efeito dissuasório desejado de se evitar a concentração de forças hostis, estatais ou não, nos espaços marítimos de jurisdição nacional.

Nesse contexto, é importante lembrar a visão do Almirante Arlindo Vianna Filho:

O simbolismo do navio de guerra – expressão concreta da vontade nacional – e a movimentação resoluta de forças navais – demonstração dinâmica do poder nacional – transformam retórica e discursos em realidade e ação, credibilidade e respeito internacionais (VIANNA FILHO, 1995, p.48).

Outra missão destacada pelos autores de estudos estratégicos e adotada em diversas marinhas é a **Segurança Marítima**. É uma missão que aduz à ideia do exercício da autoridade do Estado sobre os espaços marítimos de jurisdição nacional, fazendo cumprir as leis estabelecidas. É, portanto, uma missão associada ao papel policial das marinhas. Em muitos países, é uma missão atribuída principalmente a guardas costeiras ou forças policiais.

A Segurança Marítima está relacionada ao que Till se refere como Manutenção da Boa Ordem no Mar, a qual tem implicações diretas para a construção de um ambiente marítimo seguro, protegido contra atividades ilegais e no qual seja assegurada a liberdade de navegação e de exploração dos recursos. Dos quatro atributos do mar propostos pelo autor, a Segurança Marítima tem papel fundamental para assegurar três deles: o mar como fonte de recursos, como meio de troca de informações e cultura, e como meio de transporte de pessoas e comércio (TILL, 2009).

Os direitos e responsabilidades de um Estado sobre as suas águas jurisdicionais podem ser subdivididos em três vertentes distintas: para manutenção da soberania, apenas nas águas territoriais; para implementação da ordem; e para o aproveitamento dos recursos. Para assegurar esses direitos e responsabilidades, os Estados desempenham, por meio de suas marinhas e demais forças armadas do poder marítimo, quando for o caso, tarefas policiais. A manutenção da boa ordem é

essencial para se criar condições que permitam a exploração do mar de forma segura, ou seja, em ambiente pacífico (HILL, 1986).

Abordagens tradicionais enfatizam que as ações desenvolvidas dentro do papel policial são implementadas com base no cumprimento de leis nacionais ou internacionais. A manutenção da boa ordem no mar inclui ações benignas e humanitárias, como a atividade de SAR, e ações que empregam a força de forma limitada, como as operações contra a pirataria (SPELLER, 2019).

A atual estratégia marítima de segurança dos EUA inclui a Segurança Marítima como uma das cinco funções essenciais do Poder Marítimo, o qual é integrado pela Marinha de Guerra, pelo Corpo de Fuzileiros e pela Guarda Costeira. A função tem o propósito de proteger a soberania e os recursos marítimos, assegurar a liberdade do comércio marítimo e combater a proliferação de armas, do terrorismo, dos crimes transnacionais, da pirataria, da exploração ilegal do ambiente marítimo e da imigração ilegal pelo mar (EUA, 2015).

No início deste século, muitos especialistas em relações internacionais previam que, em um mundo fragmentado do pós Guerra Fria, muitos atores não estatais e transnacionais estariam entre as principais fontes de conflitos, violência e guerra (SHULTZ, 2000). O prognóstico que se confirmou e ameaças como o terrorismo, o tráfico de drogas e armas e a pirataria tornaram-se uma grande preocupação para os Estados. O Cenário de Defesa⁵³ para os próximos vinte anos, desenvolvido pelo MD, indica uma possibilidade de incremento dos conflitos assimétricos/híbridos, empreendidos por grupos insurgentes e organizações criminosas ou terroristas.

Esses cenários, que caracterizam um elevado grau de ameaça aos espaços marítimos nacionais por parte de organizações criminosas, em especial no que se refere à exploração dos recursos existentes na ZEE, respaldam a adoção de uma tarefa básica voltada para o papel policial da MB, de forma a intensificar e priorizar a proteção da Amazônia Azul, desde os tempos de paz.

⁵³ BRASIL, 2017c.

Os Almirantes Vidigal, Moura Neto (ex-Comandante da Marinha de 2007 a 2015) e Monteiro (ex-Comandante-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais de 2006-2010) perceberam a importância das atividades que garantiam a segurança do ambiente marítimo. Ao conjunto dessas atividades, o Almirante Vidigal denominou de Gerenciamento do Mar e o Almirante Moura Neto denominou, seguindo a terminologia mundial, de Segurança Marítima. O Almirante Monteiro propôs concentrar o conjunto de atividades em uma TBPN de Segurança Marítima. Ferreira, em 2011, propôs a criação, entre outras, da TBPN de Segurança Marítima para a proteção da Amazônia Azul (FERREIRA, 2014b).

A TBPN de Segurança Marítima é, portanto, válida para a defesa e proteção da Amazônia Azul, especialmente em tempo de paz. Pelo fato de a MB atuar em regiões de grandes bacias hidrográficas, que não constituem área marítima mas sim um ambiente ribeirinho, sugere-se adotar a terminologia de **Segurança Naval**, da mesma forma que foi sugerida a terminologia Controle Naval de Área. O termo abarca, ainda, as operações realizadas em terra por grupamentos operativos de fuzileiros navais, como, por exemplo, as de Garantia da Lei e da Ordem (GLO).

Por fim, o moderno conceito descrito como *Anti-Access and Area Denial* (A2/AD)⁵⁴, impulsionado pelo desenvolvimento de armas avançadas e outras tecnologias, vem suscitando preocupação por parte dos Estados e estudos por parte de estrategistas (SPELLER, 2019).

Assim como a NUM, a estratégia A2/AD é interpretada como uma alternativa para os Estados mais fracos, ou até mesmo atores não estatais, enfrentarem inimigos mais poderosos. Decorre da combinação de capacidades, desenvolvidas em todos os campos da guerra moderna – aéreo, marítimo, terrestre, espacial, eletromagnético e cibernético – de forma a proteger ou defender determinada região (SPELLER, 2019).

⁵⁴ Na tradução da língua inglesa: anti-acesso e negação de área (Tradução Nossa). O conceito compreende a ideia de um conjunto de capacidades que permita, inicialmente, negar ao inimigo ou atrasar o acesso a uma determinada área de operações (Anti-Access), por meio de armas e ações de longo alcance; e, posteriormente, dificultar a liberdade de manobra do inimigo dentro dessa área de operações (Area Denial), por meio de armas e ações de menor alcance (SPELLER, 2019).

Para a proteção da Amazônia Azul, a adoção de uma TBPN baseada no conceito de A2/AD parece uma solução adequada e pertinente. Nessa tarefa básica, o PN seria empregado de forma integrada com outros elementos, como por exemplo, sistemas de monitoramento e vigilância de longo alcance; sistemas de defesa de médio e longo alcance instalados na costa e nas ilhas oceânicas e apoio de aeronaves baseadas em terra.

Os Almirantes Flores e Vidigal, já nos anos 1970, visualizavam que potências secundárias, com menores interesses em escala global mas significativa relevância regional, deveriam adotar uma concepção estratégica com os seguintes propósitos estratégicos: defesa do litoral e das instalações marítimas, as quais, em função do desenvolvimento tecnológico vêm se estabelecendo a distâncias cada vez maiores da costa, o que pressupõe domínio sobre o mar adjacente e meios de vigilância; projeção de poder, para impor algum grau de ameaça a inimigos; defesa do tráfego marítimo; e, ataque ao tráfego marítimo inimigo. Nessa concepção, a defesa do litoral e das instalações deveria merecer a mais alta prioridade (FLORES, VIDIGAL, 1976).

O conceito de A2/AD é o que caracteriza, na atualidade, a estratégia naval da China para a região do Mar do Sul da China. Até mesmo ilhas artificiais foram construídas e militarizadas para ampliar a capacidade de impedir o acesso de inimigos ou dificultar a sua liberdade de ação na região, em caso de conflitos e guerras (ANDERSEN, PERRY, 2017). Os EUA consideram o desenvolvimento dessas capacidades A2/AD, em determinadas regiões, um dos principais desafios a serem superados de forma a garantirem a liberdade de acesso e navegação em todos os ambientes marítimos de interesse (EUA, 2015).

A adoção de uma TBPN baseada no conceito de A2/AD para a proteção da Amazônia Azul, que poderia ser denominada TBPN de **Proteção da Amazônia Azul** é, portanto, uma medida válida e pertinente para melhor pensar e organizar a proteção e a defesa da Amazônia Azul. Seria, talvez, a depender de estudos mais aprofundados, a principal tarefa para proteção da região, desempenhada de forma permanente, reduzindo os tempos de resposta em caso de ameaças.

Encerrada a análise, identifica-se a necessidade de revisão da DMN para adequação das TBPN à realidade do século XXI.

3.5 Tarefas Básicas do Poder Naval para Proteção e Defesa da Amazônia Azul

Considerando a importância oceanopolítica da Amazônia Azul, suas áreas principais, características dimensionais e ameaças potenciais, propõe-se uma reformulação na DMN, com a adoção das seguintes TBPN, expressas em termos de ação:

- a) Exercer Controle Naval de Área;
- b) Negar o Uso do Mar ao Inimigo;
- c) Projetar Poder sobre Terra;
- d) Realizar Presença Naval;
- e) Prover Segurança Naval;
- f) Proteger a Amazônia Azul.

Estabelecidas as TBPN e identificada a importância das mesmas para o preparo do PN, cabe analisar a correlação e o impacto dessas tarefas básicas com os programas e projetos estratégicos da MB.

4 PODER NAVAL E OS PROGRAMAS ESTRATÉGICOS

A construção de um Poder Naval moderno e balanceado, capaz de assegurar o cumprimento da missão constitucional da MB e de inspirar a credibilidade necessária para contribuir com o efeito dissuasório desejável para a Defesa Nacional, resulta da concepção de um projeto de Força bem planejado e executado. O renomado político e diplomata brasileiro Rui Barbosa (1849-1923), em sua obra *Cartas de Inglaterra*, já alertava:

A organização e a preparação prévia são os elementos que determinam o triunfo na guerra. Aquele que aguardar a hora derradeira, para se aprontar, está perdido antes da luta (BARBOSA, 1946, p.139).

Donald Rumsfeld, ex-Secretário de Defesa dos EUA, considera que o grande desafio deste século é preparar o Estado para se defender contra o desconhecido, o incerto, o invisível e o inesperado. Para isso, o planejamento de defesa deve ser baseado em uma abordagem de capacidades e não mais de ameaças; isto é, a defesa deve ser fundamentada, não em quem ameaça, mas sim nas ações necessárias para impedir que as ameaças se concretizem. Ele comparou a defesa nacional com a proteção de uma residência contra ladrões: não se sabe quem pretende invadir a residência ou quando, mas é possível inferir como isso ocorrerá. Para o caso de se tentar arrombar as portas, boas e sólidas fechaduras são adequadas. Se a tentativa de invasão for quebrando janelas, um bom alarme é necessário. É melhor tentar impedir a ação antes dela ocorrer, então forças policiais patrulhando a vizinhança são importantes para manter os marginais afastados. E um bom cão de guarda é sempre uma medida útil (RUMSFELD, 2002).

A Amazônia Azul é o “quintal” da “residência” Brasil a ser protegido. Se difícil é a tarefa de proteger a “residência”, mais árdua é a tarefa de proteger o “quintal”, cujo tamanho é comparável ao de uma gigantesca floresta, e que não possui cercas que o protejam minimamente.

A estrutura de defesa proposta por Rumsfeld coaduna com o disposto na END, que estabelece que os meios de defesa do país devem ser estruturados em torno de capacidades, e justificam as iniciativas do MD e das FA na busca pela implantação do PBC como ferramenta para

orientar a configuração das Forças. As tarefas básicas, as quais consistem nas capacidades essenciais requeridas ao PN brasileiro, representam o ponto de partida para o PBC e traduzem a forma como o PN pode ser empregado para se contrapor às ameaças, independente de quais sejam.

As TBPN são, pois, elementos fundamentais para orientar o desenvolvimento dos programas e projetos estratégicos da MB, os quais são responsáveis pela construção do PN do futuro. A história mostra que as TBPN, mesmo antes de receberem essa denominação e à parte qualquer planejamento, orientaram o desenvolvimento do PN brasileiro.

4.1 Evolução do Poder Naval Brasileiro

A Marinha, como Força Armada “do Brasil”, teve início com a Independência do país. A primeira Esquadra brasileira foi formada por navios surtos no Rio de Janeiro na ocasião da proclamação, e teve papel fundamental para garantir a integridade territorial do Estado. O ato de criação da Marinha Imperial, de 13 de Setembro de 1822, destacava que o nascente Império deveria possuir “[...] uma Esquadra apta a defender-lhe quer a extensa costa quer o fértil território e também capaz de assegurar o comércio de seus contínuos portos [...]” (VIANNA FILHO, 1995).

As “tarefas básicas” da Esquadra seriam, no momento de sua criação, a defesa da pátria, a defesa da costa e a proteção ao tráfego marítimo de interesse.

Vidigal (1983) considera que o bloqueio naval constituiu a concepção estratégica básica do PN brasileiro quando da sua formação. Na luta pela independência, as tarefas que cabiam à Esquadra seriam: estabelecer bloqueio naval nas regiões ainda sob domínio português; apoiar as facções nacionais em oposição aos portugueses, por meio de tropas ou apoio de fogo naval; e destruir ou neutralizar as forças navais portuguesas no Brasil. Portanto, a Armada Imperial desempenhava essencialmente duas tarefas básicas: o controle de área marítima, para disputar o controle do mar e

efetivar o bloqueio naval; e a projeção de poder sobre terra, por meio de fogo naval ou desembarcando tropas.

Ao início da Guerra do Paraguai (1864-1870), a Esquadra brasileira encontrava-se despreparada para o conflito. Os navios não eram adequados ao ambiente fluvial e não dispunham de couraça para enfrentar as fortificações erigidas pelos paraguaios. Mesmo para luta no mar os navios eram inferiores em relação às esquadras de primeira ordem. Ao final da Guerra, dispunha o Brasil de um Poder Naval relevante no cenário mundial, mas cujo emprego era, em função das características dos navios, apropriado principalmente ao ambiente fluvial e à defesa da costa (VIDIGAL, 1983). Esse fato demonstra como o PN foi moldado de acordo com as circunstâncias e com a demanda de emprego.

Após a guerra, o PN brasileiro passou a ser relegado, entrando em um longo período de declínio. Questões externas evidenciaram sua fraqueza, entre elas, a ocupação da ilha da Trindade pelos ingleses, em 1895, que só teve final satisfatório em função da atuação dos EUA em favor do Brasil. No início do século XX, em um momento de relativa prosperidade, o Barão do Rio Branco, Chanceler Brasileiro, e o Almirante Alexandrino de Alencar, Ministro da Marinha, deram início a um Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM) que colocaria o Brasil em projeção internacional, não apenas no cenário sul-americano. Entretanto, a esquadra branca de 1910, como ficou conhecida, representou um grande fracasso, pois as estruturas de apoio, a concepção estratégica de emprego e a preparação do pessoal não coadunavam com os meios recebidos. Em pouquíssimo tempo os meios estavam obsoletos e em mau estado de conservação e manutenção (VIDIGAL, 1983).

O PRM de 1910 resultou da visão estadista de Rio Branco, que buscou aparelhar o PN brasileiro com os melhores tipos de navios existentes na época, mas para os quais o Brasil não estava preparado para receber (ALSINA JUNIOR, 2015). Para justificar o reaparelhamento, Rio Branco usava o exemplo da China, que vivia, à época, o período que viria a ficar conhecido como “século da

humilhação”⁵⁵. Em seu último discurso público, proferido no Clube Militar, em 15 de outubro de 1911, assim se expressou:

Os povos que, a exemplo dos do Celeste Império, desdenham as virtudes militares e se não preparam para a eficaz defesa do seu território, dos seus direitos e da sua honra, expõem-se às investidas dos mais fortes e aos danos e humilhações conseqüentes da derrota (PARANHOS JR, 2012, p.317).

O PRM que levou à Esquadra de 1910 compreendeu, na visão deste autor, o primeiro programa de construção do PN desenvolvido sem uma questão específica a impulsioná-lo. Na época da independência, o aparelhamento da Armada se deu pela incorporação de todos os meios que contribuíssem para as lutas pela manutenção da integridade territorial. No período da Guerra do Paraguai, o reaparelhamento da Marinha foi orientado pela capacidade de atuar nas águas fluviais do rio Paraná. Segundo Vidigal (1983), foi nesse período que o Brasil passou a contar com duas novas armas que revolucionariam o PN e influenciariam as concepções estratégicas futuras: o submarino e a aeronave.

Na Primeira Guerra Mundial (1914-1918), o PN brasileiro participou apenas de forma simbólica; e no período entre guerras voltou a entrar em declínio, dessa vez influenciado pela onda de pacifismo que dominou o mundo após a mortandade da recém encerrada guerra. Com o início da 2ªGM, em função do bloqueio estabelecido pelo Reino Unido e da campanha submarina iniciada pela Alemanha, o Brasil logo se viu afastado dos tradicionais parceiros comerciais na Europa, e aproximou-se dos EUA. Com a entrada dos EUA na guerra, em 1941, e os ataques alemães ao tráfego mercante brasileiro, o Brasil rompeu relações diplomáticas com os países do Eixo (Alemanha, Japão e Itália) e passou a apoiar o esforço de guerra estadunidense, motivo pelo qual, em contrapartida, passou a receber equipamentos militares para reestruturação das FA (VIDIGAL, 1983).

⁵⁵ O século da humilhação é como ficou conhecido o período da história da China que vai de meados do século XIX, com o início da Primeira Guerra do Ópio (1839-1942) entre Reino Unido e China, até o estabelecimento da República Popular da China, em 1949, quando as potências estrangeiras foram expulsas do território continental do país. O período foi marcado por diversas derrotas da China em guerras com outros Estados e, conseqüentemente, perdas de territórios e da soberania (KISSINGER, 2011).

Na 2ªGM, as tarefas do PN brasileiro focaram na guerra antissubmarina e na proteção do tráfego marítimo. O apoio dos EUA, por meio do Programa de Ajuda Militar (PAM), permitiu o reaparelhamento da Força com foco nessas tarefas, durante a guerra, e o recebimento de material excedente a preços simbólicos, após o encerramento da guerra. No período pós-guerra, a concepção estratégica brasileira era eminentemente defensiva, com ênfase para as atividades antissubmarino (VIDIGAL, 1983).

Essa concepção estratégica perdurou até o governo Geisel (1974-1979). Todas as aquisições de meios e capacitação de pessoal eram orientados para a proteção do tráfego marítimo, com ênfase na defesa antissubmarino. Mesmo o Porta-Aviões Minas Gerais, adquirido em 1957, e as modernas Fragatas classe Niterói, adquiridas no meado dos anos 1970, eram navios preparados essencialmente para esse tipo de guerra (VIDIGAL, 1983).

No governo Geisel, impulsionado por um significativo crescimento econômico do país, o pensamento estratégico brasileiro sofreu uma profunda modificação, com reflexos diretos na estratégia naval. O PAM com os EUA foi encerrado e o Brasil assinou um acordo nuclear com a Alemanha. Iniciava-se um período de relativa independência nacional. Pela primeira vez, a MB, de forma autônoma e racional, formalizou, por meio das Políticas Básicas e Diretrizes (1977), uma concepção estratégica fundamentada na política governamental e atrelada à realidade nacional (VIDIGAL, 1983).

Para este autor, a história mostra que, desde a independência, a evolução do PN brasileiro foi ditada pelas circunstâncias. O final da década de 1970 marcou o início de uma nova fase, que perdura até os dias atuais. Uma fase caracterizada por um pensamento estratégico independente, mas também pela dificuldade orçamentária observada pelo setor militar. A primeira versão da DBM, promulgada em 1979, formulou as TBPN, mas não propôs prioridades para elas e nem as correlacionou com os PRM desenvolvidos.

Em 2009, em decorrência da promulgação da primeira versão da END (2008), foi realizado um minucioso estudo que resultou na elaboração do Plano de Articulação e Equipamento da

Marinha do Brasil (PAEMB). O audacioso plano, criado em um período de otimismo econômico no país, previa a construção de um PN que compreenderia um total de 276 navios e embarcações, 188 aeronaves, renovação de meios dos Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) e construção de novas bases navais, entre outros. Projetos estratégicos individuais foram criados, mantidos ou alterados para viabilizar essa transformação. Em 2013, na primeira revisão do PAEMB, a quantidade e os tipos de meios foram mantidos, entretanto os projetos individualizados foram reunidos em sete grandes programas estratégicos (FREITAS, 2017). Esses programas compõem o Portfolio Estratégico da Marinha.

4.2 O Portfolio Estratégico da Marinha

Os documentos condicionantes da Defesa Nacional enfatizam a necessidade de se estruturar os meios de defesa em torno de capacidades e a premência de se desenvolver as potencialidades da indústria nacional, de forma a garantir relativa independência tecnológica. A END destaca que os conjuntos de capacidades militares identificadas serão traduzidos no Plano de Articulação e Equipamentos de Defesa (PAED), com levantamento dos meios, sistemas e equipamentos necessários ao cumprimento das atribuições das FA. Caberá a cada Força a execução de programas estratégicos para obtenção das capacidades (BRASIL, 2016a).

Os programas estratégicos⁵⁶ da MB, cujos diversos subprogramas e projetos independentes constam de forma resumida do APÊNDICE C, são: Pessoal – Nosso Maior Patrimônio; Construção do Núcleo do Poder Naval (CNPN); Programa Nuclear da Marinha (PNM); Obtenção da Capacidade Operacional Plena (OCOP); Segurança da Navegação; Sistema de Gerenciamento da

⁵⁶ O Portfolio Estratégico da Marinha (EMA-418) subdivide-se em programas, subprogramas e projetos estratégicos. Muitos autores e mesmo algumas normas da MB utilizam os termos programa e projeto de forma imprecisa. Este autor observará os termos definidos no Portfolio em suas considerações, os quais estão discriminados no APÊNDICE C. Entretanto, quando referenciar opiniões ou considerações de outros autores, os termos serão mantidos como nos originais (Nota do Autor).

Amazônia Azul (SisGAAz); e Criação da 2ª Esquadra e da 2ª Força de Fuzileiros da Esquadra (BRASIL, 2017c).

A END identifica três setores tecnológicos estratégicos, julgados imprescindíveis para a Defesa Nacional: o nuclear, o cibernético e o espacial. À MB é atribuída a responsabilidade por coordenar o desenvolvimento do setor nuclear (BRASIL, 2016a). A atribuição do setor nuclear à Marinha, na visão deste autor, se deveu ao fato de a mesma vir conduzindo, desde o final da década de 1970, o PNM, que está intrinsecamente vinculado ao Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB)⁵⁷, o qual traz em seu bojo a construção do primeiro Submarino Nuclear Brasileiro (SN-BR). Segundo Moura (2014), a intenção de dotar o PN brasileiro com uma força submarina de envergadura, composta por submarinos convencionais e nucleares, é uma prioridade para a MB desde o início do PNM.

Para o período de 2015 a 2019, os seguintes projetos estratégicos foram considerados prioritários: o PNM, a CNPN, a OCOP e o programa Pessoal – Nosso Maior Patrimônio (BRASIL, 2017b). Freitas (2017) alerta que, em função de restrições orçamentárias, as quais impediram o cumprimento do cronograma previsto para o PAEMB, alguns projetos foram cancelados ou adiados, e prioridade máxima foi atribuída ao PROSUB.

A publicação EMA-322⁵⁸, que divulga ao público interno as posições da Alta Administração Naval sobre os principais assuntos de interesse da MB, foi o único documento no qual se identificou uma priorização para os programas estratégicos. Contudo, não há justificativa nem fundamentação para a ordem de prioridades estabelecida.

Para este autor, a priorização dos programas estratégicos à parte de uma prévia priorização das TBPN parece uma inversão da ordem natural dos eventos. É necessário, portanto,

⁵⁷ O PROSUB consiste em um subprograma do Programa CNPN (BRASIL, 2017c).

⁵⁸ EMA-322 - O Posicionamento da Marinha do Brasil nos Principais Assuntos de Interesse Naval (BRASIL, 2017b).

analisar a pertinência de se priorizar as TBPN e verificar como essa priorização pode influenciar no desenvolvimento dos projetos estratégicos.

4.3 A Importância da Priorização das Tarefas Básicas do Poder Naval

O Almirante Flores, ex-Ministro da Marinha, afirma que os programas militares devem ser desenvolvidos com base em objetivos e concepções de emprego plausíveis, reconhecidos pela sociedade e avalizados pelo poder político (FLORES, 2002).

A afirmativa enseja duas considerações iniciais. Primeiro, a ideia de que a execução dos programas militares deva ser pautada em objetivos e concepções de emprego plausíveis coaduna com a percepção de que as TBPN são instrumentos apropriados para fundamentar a priorização dos programas e projetos estratégicos, na medida em que traduzem as formas de amplo emprego do PN. Segundo, a percepção de que os programas precisam ser reconhecidos pela sociedade e abonados pela classe política vai ao encontro da visão mahaniana sobre as fontes do Poder Marítimo. Para Mahan (1890), duas das fontes que contribuem para o crescimento do Poder Marítimo são: o caráter do povo, que representa a compreensão da sociedade sobre a importância do mar e o grau de participação do povo nas atividades marítimas; e o caráter do governo, que pode facilitar o desenvolvimento desse Poder Marítimo por meio da formulação de políticas e diretrizes favoráveis.

É imprescindível que os programas estratégicos das FA externem, para o governo e para a sociedade, os benefícios que trarão para o país e, caso não sejam implementados, os riscos a serem assumidos. No que tange à percepção do governo e da sociedade, sobre a importância do mar e de um PN capaz de assegurar os interesses do país no mar, o estrategista Ian Speller chama a atenção para o que denominou de “cegueira marítima”:

To be successful navies require long-term investment. [...] The people who matter must be convinced that there is a need. [...] The public tends not to understand the use or importance of the sea, and politicians often share this handicap and will rarely be called upon to display mastery of maritime debates or concerns. This is described by some commentators as ‘sea

blindness', an inability to understand the sea or to recognize its importance to national and international well-being (SPELLER, 2014, p.8)⁵⁹.

O artigo do Almirante Turner (1974) sobre as missões da *U.S. Navy*, cuja influência na elaboração da DBM foi abordada anteriormente, estipulava que as missões propostas pelo Almirante Zumwalt tinham o propósito de forçar a Marinha a pensar em termos de resultados. Esses resultados, quando mensurados em termos da contribuição que ofereciam para se alcançar os objetivos nacionais, possibilitariam à sociedade e ao governo decidirem racionalmente sobre a quantidade de recursos a ser investida na Marinha.

As missões, expressas em termos de resultados, permitem priorizar a alocação de recursos de acordo com os objetivos a serem alcançados e selecionar os programas a serem desenvolvidos. É imperativo o pleno conhecimento dos objetivos a serem alcançados com cada missão, de forma a priorizar a distribuição de recursos quando, dentro do orçamento estabelecido, as missões competirem entre si (TURNER, 1974).

A interpretação do Almirante Turner contribui para reforçar a ideia de que as TBPN, uma vez correlacionadas com os objetivos a serem alcançados, devem orientar a preparação do PN brasileiro e, conseqüentemente, a priorização dos programas estratégicos. A construção do PN começa pela correta determinação das TBPN e passa, em seguida, pela priorização dessas tarefas, contribuindo para a concepção de um conceito estratégico.

É função do Conceito Estratégico Naval (CEN) atribuir ordem, intensidade, oportunidade e seqüência de realização de cada tarefa básica, em consonância com a posição política, com as demais expressões do Poder Nacional e com a realidade. As tarefas básicas consistem em ações de

⁵⁹ Na tradução da língua inglesa: "Para serem bem-sucedidas, as Marinhas precisam de investimento de longo prazo. [...] As pessoas que importam precisam ser convencidas de que existe a necessidade. [...] O público tende a não entender o uso ou a importância do mar, e os políticos muitas vezes compartilham dessa deficiência e raramente serão convocados a se manifestar sobre questões ou assuntos marítimos. Isto é descrito por alguns comentaristas como "cegueira marítima", uma incapacidade de compreender o mar ou de reconhecer a sua importância para o bem-estar nacional e internacional (tradução nossa).

natureza estratégica atribuíveis ao PN. A distribuição de forças e os programas de reaparelhamento devem decorrer do CEN (VIANNA FILHO, 1995).

Conceito Estratégico, de acordo com o Glossário das Forças Armadas, é a orientação do que cumpre fazer, em termos amplos e flexíveis, resultante do estudo da situação estratégica (BRASIL, 2015). A minuta do PEM-2019 dedica um capítulo inteiro ao que denomina de Conceito Estratégico Marítimo-Naval (CEMN), que corresponde, em termos gerais, à estratégia de emprego do PN em prol dos objetivos políticos. O CEMN apresenta uma dupla abordagem de emprego do PN: o combate no mar, com base nas tarefas básicas, em ações típicas de guerra naval; e o combate pelo mar, para assegurar a defesa dos interesses nacionais. O CEMN fornece os elementos necessários para atualização da DMN e do planejamento de Forças e dos planos setoriais decorrentes (BRASIL, 2019a).

O conjunto de tarefas básicas contribui, portanto, para a formulação do CEMN de emprego que, em última instância, servirá para orientar o planejamento da Força e dos programas estratégicos. A priorização das TBPN é essencial para a formulação de uma Estratégia Naval.

À luz da análise oceanopolítica da Amazônia Azul, convém propor uma ordem de prioridade para as TBPN e verificar, em termos gerais, o possível impacto nos programas estratégicos.

4.4 Priorizando as Tarefas Básicas do Poder Naval para a Proteção da Amazônia Azul

Antes de se iniciar o processo de análise para priorização das TBPN, é preciso observar o que advertem alguns importantes pensadores. Flores (2002) afirma que não se deve construir cenários com inimigos e circunstâncias próprios para justificar uma doutrina existente, sob o risco de cometer grave erro. É preciso avaliar os interesses nacionais e as vulnerabilidades existentes, cotejá-los com ameaças, se não concretas, pelo menos presumíveis em um futuro imaginável, para então estabelecer as prioridades de preparo da Força. A capacidade militar configurada deve ser flexível, capaz de

resolver, não tudo, mas o verossímil. É necessário criticar e priorizar o preparo, mesmo contrariando a doutrina.

O Almirante Zumwalt sustenta que a priorização das missões deve ser feita de acordo com as circunstâncias. Como exemplo, mencionava que, em uma campanha, ao se decidir por priorizar a missão de Controle do Mar ficava claro para os executores que a tarefa principal não seria destruir submarinos, mas sim manter uma área segura para a realização das operações (BAER, 1998).

A tarefa de priorizar as TBPN não é simples, mas é de fundamental importância para orientar o preparo do PN. Os documentos condicionantes da MB citam as TBPN, mas não estabelecem prioridade entre elas. A primeira priorização das TBPN apareceu na END.

A primeira versão da END, promulgada em 2008, dispunha que a MB deveria se desenvolver de forma conjunta e desigual em relação às suas tarefas estratégicas. A TBPN de Negação do Uso da Mar deveria ser priorizada de forma a assegurar os meios necessários para negar o uso do mar a forças hostis que se aproximassem pelo mar. A estratégia de defesa marítima do Brasil deveria ser organizada em torno da Negação do Uso do Mar, e essa opção deveria orientar a reconfiguração das forças navais (BRASIL, 2008). A versão de 2012 manteve a mesma orientação em relação às TBPN, com a priorização da Negação do Uso do Mar para orientar a reconfiguração das forças navais (BRASIL, 2012).

A última versão⁶⁰ da END retirou a orientação quanto à priorização da TBPN de Negação do Uso do Mar e estabelece que a MB “estruturar-se-á, por etapas, como uma Força balanceada entre os componentes de superfície, submarino, anfíbio e aéreo, dotada de alto grau de mobilidade. Isso permitirá aumentar a flexibilidade com que se persegue o objetivo prioritário da estratégia de segurança marítima: a dissuasão contra qualquer concentração de forças hostis nas águas de interesse nacional” (BRASIL, 2016a).

⁶⁰ A versão 2016 da END foi aprovada por meio do Decreto Legislativo nº 179, de 14 de dezembro de 2018, publicado no Diário Oficial da União, em 17 de dezembro de 2018. Disponível em <<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=4&data=17/12/2018>>. Acesso em 16 ago. 2019.

Em que pese as versões de 2008 e 2012 apresentarem uma simples priorização para a Negação do Uso do Mar, e não uma ordem de prioridade para as TBPN, o que seria ideal, essa medida permite uma melhor orientação para o planejamento da Força do que a versão de 2016, a qual não estabelece qualquer prioridade. Entretanto, há que se tomar o cuidado de a priorização estabelecida não configurar apenas uma forma de justificar ou privilegiar o desenvolvimento de determinado projeto ou programa, sob risco de incorrer em graves erros. Turner (1974) alerta que mesmo os mais profissionais e motivados militares podem ficar tão comprometidos com o desenvolvimento de um sistema ou navio em particular que perdem de vista o que seria melhor para a Instituição.

Focar nas missões reduz as chances de ocorrerem erros desse tipo e permite priorizar aquelas que contribuam para alcançar os principais objetivos nacionais (TURNER, 1974). Com base nesse argumento, um outro fator se impõe para a correta priorização das TBPN: a necessidade de correlacioná-las com os objetivos a serem alcançados.

Nesse contexto, observando a importância oceanopolítica da Amazônia Azul e as tarefas básicas propostas para o PN brasileiro, resta definir a ordem de prioridade das TBPN de forma a que melhor contribuam para a proteção e a defesa da região, desde o tempo de paz. Os interesses do Brasil no mar não se limitam à Amazônia Azul, mas esta constitui, sem dúvida, a principal área marítima de interesse para o PN. Vidigal (2010) considera que o alcance mínimo de atuação do PN brasileiro deve ser a total dimensão das AJB.

O desenvolvimento tecnológico aumentou consideravelmente a capacidade de projeção de poder a partir do mar, e o PN inimigo deixou de ser uma ameaça apenas para o litoral, tornando-se uma ameaça em profundidade ao território (FLORES, VIDIGAL, 1976).

O ideal é que a defesa contra ameaças vindas do mar se faça o mais distante da costa possível, para o quê os submarinos seriam a melhor opção. Entretanto, a defesa próxima da costa é uma alternativa para as marinhas de menor porte. Nesse caso, o melhor é que essa defesa seja feita a partir da combinação de diversos vetores, como aviões baseados em terra, mísseis antinavio lançados

de bases em terra, minagem defensiva, submarinos próprios para operação em águas rasas e navios menores, de alta velocidade, armados com mísseis superfície-superfície. Esse tipo de defesa poderia ser empregado em áreas mais sensíveis da costa, como por exemplo, na foz do rio Amazonas (VIDIGAL, 2010). Esse conceito de defesa, sugerido pelo Almirante Vidigal, corresponde ao moderno conceito de A2/AD, e aproxima-se do que seria a TBPN de Proteção da Amazônia Azul proposta.

Em complemento às possibilidades de defesa e ataque apresentadas pelo Almirante Vidigal, passíveis de emprego na TBPN de Proteção da Amazônia Azul, este autor vislumbra algumas observações adicionais. Primeiro, essa TBPN suscita um emprego conjunto das três Forças, podendo, por exemplo, serem empregadas aeronaves de ataque da Força Aérea Brasileira (FAB), como os novos caças Gripen⁶¹; e baterias de lançadores de foguetes ou mísseis Astros⁶², do Exército Brasileiro (EB), a partir das ilhas oceânicas ou da costa. Segundo, além dos meios de defesa e ataque, é necessário dispor de uma ampla capacidade de monitoramento e controle da região, assegurando a plena Consciência Situacional Marítima⁶³. Por fim, o desenvolvimento de novas tecnologias, como por exemplo os veículos aéreos, submarinos e de superfície não tripulados, os quais poderiam ser operados de terra, das ilhas oceânicas ou até plataformas de petróleo, pode permitir a ampliação das combinações de defesa, ataque e monitoramento, dentro do conceito A2/AD.

Para a defesa e proteção da Amazônia Azul como um todo, e particularmente nas áreas mais sensíveis, a TBPN de Proteção da Amazônia Azul seria, portanto, a de mais elevada prioridade,

⁶¹ Os caças Gripen serão adquiridos no contexto do Projeto Estratégico F-X2, da FAB, concebido para o reequipamento da frota de aeronaves de caça supersônicas da Força Aérea. Inicialmente, está prevista a aquisição de 36 caças multimissão. Disponível em: <<https://www.defesa.gov.br/industria-de-defesa/paed/projetos-estrategicos/projetos-estrategicos-da-forca-aerea-brasileira>>. Acesso em 20 ago. 2019.

⁶² Os lançadores de mísseis ASTROS estão sendo desenvolvidos no âmbito do Projeto Estratégico ASTROS 2020, do EB, a fim de dotar a Força Terrestre de meios capazes de prestar um apoio de fogo de longo alcance, com elevada precisão e letalidade. Disponível em: <<http://www.dct.eb.mil.br/index.php/termo-de-fomento-a-ser-firmado-entre-o-exercito-brasileiro-e-a-fundacao-parque-tecnologico-de-itaipu-br/35-programas-e-parceiros/136-astros-2020>> Acesso em: 20 ago. 2019.

⁶³ Consciência Situacional Marítima é a efetiva compreensão do ambiente marítimo de forma a possibilitar a identificação das ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas, permitindo a execução de operações e ações pelo PN, de forma singular ou conjunta, a fim de neutralizá-las antes que atentem contra a integridade territorial, soberania ou interesses nacionais (BRASIL, 2017a).

na atualidade. Essa proposta coaduna com a visão de Flores e Vidigal (1976), que vislumbravam a defesa do litoral, incluindo a proteção de todas as instalações marítimas e territoriais que possam ser alcançadas a partir de ataques do mar, como a tarefa prioritária do PN brasileiro.

As TBPN de Controle de Naval Área, Negação do Uso do Mar e Projeção de Poder sobre Terra representam o emprego militar do PN, sendo apropriadas para tempos de crise ou conflito. Constituem, é importante lembrar, a razão de ser da existência de uma marinha de guerra, pois visam à consecução do principal objetivo político nacional em caso de guerra: a garantia da soberania, do patrimônio nacional e da integridade territorial.

Restringindo o emprego do PN à defesa da Amazônia Azul, foco deste trabalho, e considerando as principais áreas de interesse oceanopolítico dentro da região, é presumível supor que, em uma situação de conflito, o emprego do PN se daria da seguinte forma, em complemento à TBPN de Proteção da Amazônia Azul: na foz do rio Amazonas, a Negação do Uso do Mar para evitar o acesso às águas interiores; na área do saliente nordestino, a Negação do Uso do Mar para proteger as LCM e os cabos de comunicações submarinos; na faixa litorânea de Vitória a Santos, o Controle de Área Marítima para assegurar a manutenção das atividades petrolíferas, que são essenciais para a manutenção do esforço de guerra e para o funcionamento do país; e na área da ERG, se já estiver em exploração, a Negação do Uso do Mar ou o Controle de Área Marítima, dependendo das atividades que estiverem sendo desenvolvidas. A Projeção de Poder sobre Terra é uma capacidade que deve ser assegurada de forma a permitir a retomada de pontos ou posições estratégicas, caso seja necessário, como por exemplo uma ilha oceânica ou uma plataforma.

Há que se observar que um PN que disponha de capacidade de controlar área marítima é capaz de negar o uso do mar ao inimigo, entretanto, o inverso não é verdade. Ter a capacidade de negar o uso do mar não confere ao PN a capacidade de utilizar o mar para seus interesses. Dada a importância do mar para o Brasil, é fundamental e prioritário que o país tenha capacidade de exercer algum grau de controle de área marítima.

Considerando que, em tempo de crise ou guerra, a atividade petrolífera na Amazônia Azul constituiria o principal interesse nacional a ser assegurado, propõe-se que a priorização das TBPN voltadas para a aplicação militar do PN obedeça a seguinte sequência: Controle Naval de Área, Negação do Uso do Mar e Projeção de Poder Sobre Terra.

Em tempo de paz, o Brasil tem se mostrado vulnerável às chamadas novas ameaças, sejam as já configuradas, como o narcotráfico, o contrabando/descaminho e a pesca ilegal; ou as ameaças potenciais, como o terrorismo e a pirataria. O combate a esses ilícitos decorre de um amplo e eficiente sistema de patrulha nas AJB. Outra ameaça dentro desse contexto é a poluição das águas e do ar, causada por embarcações no ambiente marítimo. Para o combate a esse tipo de infração é imperativo o estabelecimento de uma efetiva patrulha naval. Da mesma forma, para a proteção e defesa dos ativos petrolíferos no mar, a presença de navios patrulha coibindo pesca ilegal nas proximidades das plataformas e a disponibilidade de navios armados com mísseis para ameaças mais graves são fundamentais (VIDIGAL, 2010).

A TBPN de Proteção da Amazônia Azul é prioritária para qualquer atividade desenvolvida no interior da região. Entretanto, outras TBPN ganham significativa importância para determinados objetivos. No caso da defesa dos ativos petrolíferos e do combate às novas ameaças, a TBPN de Segurança Naval ganha prioridade sobre as demais.

Para a Segurança Naval, o submarino não é o meio mais apropriado. Segundo Moura (2014), a principal característica do submarino é a sua capacidade de ocultação, o que não coaduna com a ideia de patrulha naval ostensiva. Outro aspecto importante é que os submarinos são armas de ataque que não permitem a gradação do uso da força, o que é importante nas operações de segurança marítima, e visam unicamente a destruição de alvos inimigos.

A TBPN de Presença Naval contribui para a defesa da Amazônia Azul na medida em que expõe ao mundo a capacidade e a determinação do Brasil em preservar sua soberania sobre a região e assegurar o direito de exploração dos recursos lá existentes. Essa TBPN traduz em ações o emprego

do PN em apoio à política externa do país, tendo importante contribuição para alcançar o efeito dissuasório desejável contra potenciais ameaças, estatais ou não. Flores (2002) destaca que o prestígio de uma Marinha é um importante fator dissuasório, e prestígio se obtém com demonstração de capacidades, manutenção de tradições, culto a heróis e datas significativos.

Segundo Pinto (1995), a credibilidade do Poder Naval reside mais na sua capacidade de projeção do que na qualidade dos meios. Para se obter credibilidade é necessário que as Forças Navais se façam presentes, mostrando bandeira, em qualquer área, em especial naquelas em que haja real interesse nacional.

Vidigal (2010) alerta que a eficácia do poder militar utilizado como ferramenta política do Estado decorre de diversos fatores, como o valor da força, em termos de equipamentos e preparo do pessoal, e a disposição de emprego do poder por parte dos governantes, entre outros. Nesse contexto, a posse de um submarino de propulsão nuclear é extremamente significativa, não apenas pelo poder militar que confere ao PN, mas também pela demonstração do grau de desenvolvimento tecnológico do país. O submarino nuclear é, pois, na visão de Vidigal, o elemento perfeito para ser usado em apoio à política externa. Luttwak (1974) ratifica o entendimento de Vidigal e alerta que um típico erro de dedução é inferir que os submarinos não são adequados para cumprir a missão de presença naval.

Efetuada a análise sobre o emprego do PN na proteção e defesa da Amazônia Azul, propõe-se a adoção da seguinte prioridade para as TBPN, com vistas a orientar o desenvolvimento dos programas estratégicos: Proteção da Amazônia Azul, Controle Naval de Área, Negação do Uso do Mar, Segurança Naval, Presença Naval e Projeção de Poder sobre Terra.

É importante destacar que esta análise focou na proteção e defesa da Amazônia Azul, motivo pelo qual este foi o único fator que motivou a análise e priorização das TBPN. O Brasil possui diversos outros interesses nacionais e internacionais, os quais poderiam, se considerados, resultar em uma sequência diferente de prioridades.

4.5 Implicações para os Programas Estratégicos

A despeito de a END, em sua última versão, não apresentar orientação quanto à priorização das TBPN, a MB mantém o PNM e o PROSUB como prioritários para o desenvolvimento do PN, indicando que o foco se mantém na TBPN de Negação do Uso do Mar e na busca pela Dissuasão, em especial com a construção do SN-BR.

A opção pela priorização da TBPN de Negação do Uso do Mar, nas versões anteriores da END, não apresentou fundamentação, indicando a possibilidade de a norma ter se limitado a formalizar a continuação dos programas em execução, e ratificar as iniciativas da MB para perseguir o sonho de contar com um submarino nuclear que permitiria ao país alçar um patamar diferenciado na escala de dissuasão.

Apesar da importância do programa nuclear e do arrasto tecnológico decorrente da sua execução, a opção por sua priorização limitou o desenvolvimento de diversos projetos estratégicos da MB, em função das sucessivas crises econômicas e restrições orçamentárias impostas ao setor militar. Nesse contexto, Freitas (2017) chama a atenção de que a construção de um PN dissuasivo e eficaz é um empreendimento para várias décadas, se conduzido de forma ininterrupta, e que para obter melhores resultados, um princípio deve ser observado: os programas devem se suceder em ordem crescente de complexidade e custos.

Independentemente das dificuldades, o planejamento de emprego e o preparo do PN brasileiro não pode ser delimitado pelo orçamento disponibilizado ou pelas metas orçamentárias estabelecidas. Amazônia Azul requer proteção contínua. Um Poder Naval balanceado, eficaz e dissuasivo, capaz de, no mínimo, proteger e defender a região, deve ser perseguido incessantemente. Não podem ser planejados dimensionamentos da Força Naval que não assegurem a capacidade de garantir a soberania e a posse dos recursos nacionais no mar.

A questão orçamentária sempre foi um fator inibidor para o desenvolvimento do PN brasileiro. Entretanto, Vidigal (2010) adverte que o planejamento de defesa deve considerar as aspirações nacionais e as vulnerabilidades estratégicas. Os ajustes orçamentários devem ser feitos posteriormente. Não o inverso.

Este trabalho não pretende apresentar uma proposta de priorização para os programas, subprogramas e projetos estratégicos relacionados com a construção do PN, até porque a complexidade de tal tarefa vai muito além da simples priorização das TBPN. Seria necessário conhecer profundamente cada programa, subprograma e projeto, custos, prazos, capacidades requeridas, tecnologias disponíveis e a desenvolver, entre outros. Entretanto, algumas considerações podem ser feitas para demonstrar o impacto da priorização das TBPN no ordenamento desses programas, subprogramas e projetos.

Atualmente, tendo por foco a dissuasão e a TBPN de Negação do Uso do Mar, as prioridades estabelecidas são o PNM, a CNPN e a OCOP. Supondo a adoção da TBPN de Proteção da Amazônia Azul como prioritária, é admissível considerar que os programas do SisGAAz e da CNPN venham a possuir prioridade maior que o PNM. Nesse caso, seria de se esperar que o desenvolvimento do SisGAAz, que permitirá ampliar a Consciência Situacional Marítima, e dos subprogramas Construção de Navios-Patrolha (PRONAPA), Meios Aeronavais (PROAERO) ou ESPORÃO, que prevê o desenvolvimento de mísseis e outros armamentos, tivessem prioridade maior ou igual ao PROSUB, em especial no que tange ao SN-BR.

A priorização da TBPN de Controle Naval de Área em relação à de Negação do Uso do Mar poderia suscitar uma priorização dos subprogramas de Obtenção de Navio-Aeródromo (PRONAE) e de Obtenção de Meios de Superfície (PROSUPER) em relação ao PROSUB.

Os exemplos apresentados demonstram a importância de se priorizar as TBPN e a influência que essa priorização pode exercer sobre o desenvolvimento dos programas estratégicos. Nesse sentido, Pesce (2013) adverte que a finalidade de uma marinha é o combate, ainda que os meios

possam atuar em situações nas quais o emprego da força não seja necessário. Sem prejuízo de sua capacitação para a guerra naval clássica, o PN brasileiro deve estar apto a atuar em conflitos assimétricos, típicos do século XXI, nos quais o inimigo pode não ser um outro Estado. Em tempo de paz, o PN deve se fazer presente nas AJB em apoio à política externa, dissuadindo ameaças e atuando na segurança marítima.

Enfim, na visão deste autor, a necessidade de atualização das TBPN é uma realidade. A proteção e defesa da Amazônia Azul não é o único fator a ser considerado, mas é, possivelmente, em função da sua importância oceanopolítica, o mais importante objetivo político e maior desafio estratégico para o PN. A priorização das tarefas básicas é fundamental para orientar o desenvolvimento dos programas estratégicos e, conseqüentemente, a construção do PN do futuro. E nunca é demais lembrar as palavras do ilustre Rui Barbosa:

[...] não esqueçamos que a primeira condição da paz é a respeitabilidade, e a da respeitabilidade a força. A fragilidade dos meios de resistência de um povo acorda nos vizinhos mais benévolos veleidades inopinadas, converte contra ele os desinteressados em ambiciosos, os fracos em fortes, os mansos em agressivos (BARBOSA, 1946, p.161).

5 CONCLUSÃO

O mar compreende a maior parte da superfície do planeta e serve como principal elo de ligação entre as porções de terra que despontam em sua imensidão. No início, era considerado um ambiente inóspito e misterioso; aos poucos, passou a ser desbravado e explorado pelo homem. As nações que se aventuraram em suas águas, e perceberam o seu valor, encontraram nele fonte de poder e prosperidade. O Brasil foi descoberto a partir do mar e tem a sua história profundamente vinculada ao ambiente marítimo. O mar que ao Brasil pertence – a Amazônia Azul –, abriga inestimáveis riquezas cuja exploração, consciente e de forma sustentável, contribuirá para a construção de um futuro próspero e auspicioso.

O Brasil possui as suas fronteiras terrestres delimitadas há longo tempo, mas o mesmo não se observa com a fronteira marítima. A internalização da CNUDM, no início da década de 1990, representou um acréscimo de cerca de 3,5 milhões de quilômetros quadrados ao território nacional, dando forma inicial à Amazônia Azul. Desde então, com base em um minucioso trabalho de pesquisa científica, o país vem pleiteando a incorporação de novas porções marítimas ao seu território, o que poderá resultar na ampliação das AJB para cerca de 5,7 milhões de quilômetros quadrados.

Muitas vezes referenciada como “a última fronteira”, a Amazônia Azul representa a expansão do Brasil segundo as Leis do Crescimento Espacial, formuladas por Friedrich Ratzel no final do século XIX, ao conceber o Estado como um ser orgânico e vivo. A anexação de novas áreas marítimas confere ao país o direito de exploração e exploração recursos e riquezas que, no futuro, poderão ser determinantes para a subsistência do Estado.

Do ponto de vista da oceanopolítica, duas dimensões em particular conferem à Amazônia Azul uma relevância extraordinária: a econômica e a estratégica. No que tange à dimensão econômica, os números da economia oceânica expressam a magnitude da Amazônia Azul para o sustento e crescimento do país. O transporte marítimo responde por cerca de 95% do comércio exterior nacional, e no mar encontram-se as maiores reservas de petróleo e gás natural do país. Os campos petrolíferos

marítimos respondem pela quase totalidade da produção nacional. A indústria da pesca, a indústria naval, o setor portuário e o turismo, somados a outras atividades de menor expressão, ampliam a importância econômica da região e contribuem para crescimento econômico do país.

A dimensão estratégica aborda aspectos relacionados à soberania e à segurança nacionais. Além da economia oceânica, outros fatores como a concentração populacional nas proximidades da costa litorânea, a distribuição dos cabos de comunicações submarinos pela costa brasileira, a posse de ilhas e arquipélagos oceânicos distantes do litoral, a preocupação com a prevenção da poluição hídrica e as imposições decorrentes de tratados e acordos internacionais impõem enormes desafios ao Brasil e, em especial, à MB.

Em um mundo globalizado, no qual a demanda por recursos naturais e energia cresce sistematicamente, o patrimônio existente nas AJB poderá despertar a ambição e o interesse de atores externos ou internos, estatais ou não, os quais poderão tentar utilizar a força para usurpar parcela das riquezas nacionais. Para se contrapor a esse tipo de ameaça, há que se dispor de um PN balanceado e bem aparelhado, capaz de proteger e defender a região.

De acordo com a END, duas áreas marítimas da Amazônia Azul merecem especial atenção: a foz do rio Amazonas e a faixa litorânea que vai de Vitória a Santos. A primeira em função do acesso que permite ao interior da região amazônica, e a segunda pela concentração dos campos marítimos de exploração de petróleo. Entretanto, duas outras áreas marítimas de relativa importância estratégica foram identificadas na análise oceanopolítica, e merecem atenção nos planejamentos de defesa. A faixa marítima do saliente nordestino, onde ocorre convergência de LCM e estão depositados boa parte dos cabos de comunicações submarinos; e a área da ERG, cujo potencial econômico ainda não é completamente conhecido, mas que já desperta interesse por parte de outros Estados.

Para cumprir sua missão constitucional e contribuir para que os objetivos políticos dispostos na PND sejam alcançados, a MB prepara e emprega o PN. Esse emprego se dá, em termos

gerais, por meio do cumprimento das TBPN, as quais foram definidas, conforme proposta apresentada por este autor, como as “capacidades essenciais que orientam o preparo e o emprego do Poder Naval, observadas suas características intrínsecas de mobilidade, permanência, versatilidade e flexibilidade, com o propósito de assegurar a consecução dos Objetivos Navais relacionados com a defesa, segurança e garantia dos interesses do Estado”.

Desde que foram promulgadas na primeira versão da DBM, as TBPN não sofreram quaisquer alterações substanciais, em que pese o mundo ter passado por significativas mudanças, como o fim da Guerra Fria, a promulgação da CNUDM, o crescimento do processo de globalização e a evolução tecnológica. Com o propósito de adequar o emprego do PN às transformações ocorridas e a um novo cenário de ameaças híbridas, foi proposta a alteração no conjunto de TBPN.

Com relação às TBPN em vigor, este autor sugeriu manter as de Controle de Área Marítima, Negação do Uso do Mar e Projeção de Poder sobre Terra, com alteração da denominação da primeira para Controle Naval de Área, por serem consideradas essenciais para a defesa da Amazônia Azul, especialmente em situações de crise ou conflito. Propôs, ainda, a exclusão da TBPN de Contribuição para a Dissuasão, uma vez que seu conceito pressupõe um propósito estratégico a ser alcançado e não uma forma de emprego do PN.

Com base nos papéis desempenhados pelo PN para o cumprimento de suas atribuições, duas novas TBPN foram propostas. A TBPN de Presença Naval, que configura o emprego do PN no seu papel diplomático, por meio de operações e ações em apoio à política externa nacional; e a TBPN de Segurança Naval, que traduz o emprego do PN no papel policial, compreendendo as operações e ações navais desenvolvidas no mar, nos rios ou em terra, com o propósito de fazer cumprir leis e tratados.

Por fim, com base no moderno conceito de A2/AD, foi proposta uma nova tarefa básica voltada exclusivamente para a proteção da Amazônia Azul, desde o tempo de paz. Denominada TBPN de Proteção da Amazônia Azul, seria uma tarefa de caráter conjunto e que integraria uma série

de capacidades em complemento ao emprego do PN, como monitoramento constante da região, lançamento de mísseis e foguetes a partir da costa e ilhas oceânicas, minagem defensiva, emprego de aeronaves baseadas em terra, entre outras. Dessa forma, este autor propõe a adoção do seguinte conjunto de TBPN: Controle Naval de Área, Negação do Uso do Mar, Projeção de Poder sobre Terra, Presença Naval, Segurança Naval e Proteção da Amazônia Azul.

As TBPN, além de traduzirem as amplas formas de emprego das forças navais, constituem as capacidades essenciais que, observando a filosofia do PBC, permitirão orientar o planejamento da Força para construção do PN do futuro. Nesse contexto, torna-se essencial estabelecer uma ordem de prioridades entre as TBPN, de forma a permitir uma priorização dos programas estratégicos a serem desenvolvidos, especialmente em um cenário de restrições orçamentárias.

O ideal é que a ordem de prioridades das TBPN seja estabelecida com base nos objetivos políticos e navais a serem alcançados, observadas as circunstâncias que regem os ambientes internacional e nacional. Alicerçadas em objetivos, as TBPN transparecem, à sociedade e ao governo, os resultados a serem obtidos e os riscos a serem mitigados, a partir de cada forma de emprego do PN.

Considerando exclusivamente a proteção e a defesa da Amazônia Azul e observadas as principais áreas de interesse dentro da região, este autor propôs a seguinte ordem de prioridades para as TBPN: Proteção da Amazônia Azul, Controle Naval de Área, Negação do Uso do Mar, Segurança Naval, Presença Naval e Projeção de Poder sobre Terra. Evidentemente, o Brasil possui diversos outros interesses nacionais e internacionais cuja relevância pode interferir na ordem de prioridades proposta e, inclusive, determinar a exclusão ou a criação de TBPN.

Para ilustrar a influência da priorização das TBPN no desenvolvimento dos programas estratégicos, alguns exemplos foram utilizados. Com a priorização da TBPN de Negação do Uso do Mar, as prioridades estabelecidas foram o PNM e o PROSUB. Caso a MB adotasse e priorizasse a TBPN de Proteção da Amazônia Azul, por exemplo, as prioridades provavelmente passariam a ser o

SisGAAz e os subprogramas PRONAPA, PROAERO e ESPORÃO. Uma eventual priorização da TBPN de Controle Naval de Área sobre a Negação do Uso do Mar poderia levar à priorização dos subprogramas PRONAE e PROSUPER, em detrimento do PROSUB. Este trabalho não se propõe a apresentar uma priorização para os diversos programas, subprogramas e projetos estratégicos da MB, mas sim demonstrar a influência que as TBPN podem ter no desenvolvimento desses empreendimentos.

No decorrer do trabalho, observou-se que alguns conceitos precisam ser aprofundados e demandam novos estudos. O desenvolvimento da TBPN de Proteção da Amazônia Azul, por exemplo, requer um estudo mais detalhado sobre o conceito do A2/AD, as possibilidades de emprego na costa brasileira, as integrações necessárias com as demais forças, as formas de operação desde os tempos de paz, entre outros. Da mesma forma, a priorização dos programas, subprogramas e projetos estratégicos é tarefa bem mais complexa do que simplesmente correlacioná-los com as TBPN priorizadas, e suscitam a realização de estudos a parte.

As pesquisas e os estudos realizados resultaram na elaboração de sugestões para atualização da DMN, e neste fato reside a maior relevância deste trabalho. Nesse contexto, destaca-se a definição para as TBPN e a proposta de um novo conjunto de TBPN, devidamente priorizado.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRÁFEGO AQUAVIÁRIO (ANTAQ). **Anuário Estatístico Aquaviário** [2018]. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>. Acesso em: 29 fev. 2019
- AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP). **Anuário estatístico brasileiro do petróleo, gás natural e biocombustíveis**. Rio de Janeiro: ANP, 2019. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/publicacoes/anuario-estatistico/5237-anuario-estatistico-2019#Seção%201>. Acesso em: 04 jul. 2019.
- ALSINA JÚNIOR, João Paulo Soares. **Rio-Branco Grande Estratégia e o Poder Naval**. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2015.
- ANDERSEN, Bobby; PERRY, Charles M. **Weighing the Consequences of China`s Control Over the South China Sea**. Washington: Institute for Foreign Policy Analysis, 2017.
- BAER, George W. **One Hundred Years of Sea Power: The U.S. Navy, 1890-1990**. Stanford: Stanford University Press, 1998.
- BARBOSA, Ilques Jr. Oceanopolítica: conceitos fundamentais, a Amazônia Azul. In: BARBOSA, Ilques Jr; MORE, Rodrigo Fernandes (Organizadores). **Amazônia Azul: Política, estratégia e direito para o Oceano do Brasil**. Rio de Janeiro: FEMAR, 2012.
- BARBOSA, Rui. **Cartas de Inglaterra**. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde, 1946.
- BOOTH, Ken. **Navies and Foreign Policy**. London: Croom Helm, 1977.
- BRASIL. Decreto nº 2.246, de 26 de abril de 1910. **Aprova o tratado do Rio de Janeiro, de 30 de outubro de 1909, entre o Brasil e a República Oriental do Uruguai**. Brasília, 1910. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-2246-26-abril-1910-586186-publicacaooriginal-109635-pl.html>. Acesso em: 11 jun. 2019.
- _____. Decreto nº 88.495, de 07 de novembro de 1983. **Promulga o Tratado de Delimitação Marítima entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa**. Brasília, 1983. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-88945-7-novembro-1983-438968-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 11 jun. 2019.
- _____. Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, alterada pela Lei Complementar nº 117, de 2 de setembro de 2004 e pela Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010. **Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas**. Brasília, 1999. Diário Oficial da União. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp97.htm. Acesso em 08 jul. 2019.
- BRASIL. Estado-Maior da Armada. **EMA-305: Doutrina Militar Naval**. Brasília, 2017a.
- _____. _____. **EMA-322**. O Posicionamento da Marinha do Brasil nos Principais Assuntos de Interesse Naval. 2a Revisão. Brasília, 2017b.
- _____. _____. **EMA-418**. Portfolio Estratégico da Marinha. Brasília, 2017c.

_____. _____. Instrução Normativa nº 1/MB/MD, de 07 de junho de 2011. **Institui o conceito para a expressão "Águas Jurisdicionais Brasileiras" perante a Marinha do Brasil.** Brasília, 2011.

_____. _____. Minuta do **Plano Estratégico da Marinha.** Brasília, 2019a

_____. Marinha do Brasil. **Política Naval.** Brasília, 2019b

_____. Ministério da Defesa. **Cenários de Defesa 2020-2039: Sumário Executivo.** Brasília: Assessoria Especial de Planejamento, 2017c.

_____. _____. **Estratégia Nacional de Defesa.** Brasília: 2008. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/Decreto/D6703.htm>. Acesso em: 23 jul. 2019.

_____. _____. **Estratégia Nacional de Defesa.** Brasília: 2012. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf>. Acesso em: 16 ago. 2019.

_____. _____. **Estratégia Nacional de Defesa.** Brasília: 2016a.

_____. _____. **Glossário das Forças Armadas.** MD35-G-01. 5a ed. Brasília, 2015. Disponível em: <<https://www.defesa.gov.br/arquivos/legislacao/emcfa/publicacoes/doutrina/md35-G-01-glossario-das-forcas-armadas-5-ed-2015-com-alteracoes.pdf>>. Acesso em: 12 jul. 2019.

_____. _____. **Livro Branco de Defesa Nacional.** Brasília: 2016b

_____. _____. **Política Nacional de Defesa.** Brasília: 2016c.

BRITISH PETROLEUM (BP). **BP Statistic Review of World Energy.** 68th ed. London: BP, 2019. Disponível em: <<https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2019-full-report.pdf>>. Acesso em: 04 jul. 19.

CÁCERES, Sergio Uribe; RUIZ, Mauricio Rodríguez; URIBE, Johnny Díaz. **Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva.** Bogotá: Escuela Superior de Guerra, 2016.

CAMINHA, João Carlos G. **Delineamentos da Estratégia.** Santa Catarina: IOESC, 1980.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. **A Amazônia Azul.** Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v.124, n.04/06, p. 19-21, abr./jun. 2004.

COMISSÃO INTERMINISTERIAL DE RECURSOS PARA O MAR (CIRM). **O PIB do Mar e a Amazônia Azul.** InfoCIRM Expediente. Brasília: SECIRM, 2018. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br.secirm/files/publicacoes/infocirm/2018/infocirm-dez2018.pdf>> Acesso em: 25 jun. 2019.

DALLARI, Dalmo de Abreu. **O Mar Territorial do Estado Brasileiro.** Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, v.113, p. 405-438, jul./set. 1973. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rda/article/view/38632>>. Acesso em: 15 jun. 2019.

DANTAS, Everton. **Guerra do atum: barco brasileiro é atacado por embarcação chinesa em alto-mar.** Poder Naval, 2018. Disponível em: <<https://www.naval.com.br/blog/2018/11/23/guerra-do-atum-barco-brasileiro-e-atacado-por-embarcacao-chinesa-em-alto-mar/>>. Acesso em: 09 jun. 2019.

DUVAUCHELLE, Mario Rodriguez. **La Geopolítica y la Oceanopolítica**. Revista de Marina. Viña del Mar, v.113, n.835, nov./dez. 1996. Disponível em: <<https://revistamarina.cl/revistas/1996/6/duvauchelle.pdf>>. Acesso em: 22 jun. 2019.

ERICKSON, Andrew S.; GOLDSTEIN, Lyle J.; LORD, Carnes. **China Goes to Sea: Maritime Transformation in Historical Perspective**. Annapolis: Naval Institute Press, 2009.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA (EUA). **A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower**. 2015. Disponível em: <<https://www.navy.mil/local/maritime/150227-CS21R-Final.pdf>>. Acesso em: 21 de mar. 2019.

FERREIRA, Renato Rangel. **Operações Navais no Século XXI: Tarefas Básicas do Poder Naval para a proteção da Amazônia Azul (Parte 1)**. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 134, n. 01/03, p. 73-98, jan./mar. 2014a.

FERREIRA, Renato Rangel. **Operações Navais no Século XXI: A Amazônia Azul (Parte2)**. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 134, n. 04/06, p. 63-89, abr./jun. 2014b.

FLORES, Mário César. **Reflexões Estratégicas: Repensando a Defesa Nacional**. São Paulo: É Realizações, 2002.

FLORES, Mário César; VIDIGAL, Armando A. Ferreira. **Desenvolvimento do Poder Naval Brasileiro: tópicos para debate**. Brasília: 1976.

FREITAS, Elcio de Sá. **A Busca da Grandeza: Marinha, Tecnologia, Desenvolvimento e Defesa**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2014.

FREITAS, Elcio de Sá. **Poder Naval: Presente e Futuro (Parte I)**. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 137, n. 04/06, p. 18-27, abr./jun. 2017.

GOLDMAN, Jan (Ed.). **The Central Intelligence Agency: An Encyclopedia of Covert Ops, Intelligence Gathering, and Spies** [2 volumes]. Santa Barbara: ABC-CLIO, 2015.

GROVE, Eric. **The Future of Sea Power**. Annapolis: Naval Institute Press, 1990.

HARRIS, Stephen. **Ameaça Abaixo da Superfície: Vulnerabilidade de Cabos Submarinos**. MARSH, 2018. Disponível em: <<https://www.marsh.com/br/insights/risk-in-context/ameaca-abaixo-da-superficie--vulnerabilidade-de-cabos-submarinos.html>>. Acesso em: 08 jul. 2019.

HILL, John Richard. **Maritime Strategy for Medium Powers**. Annapolis: Naval Institute Press, 1986.

HUNTINGTON, Samuel P. **National Policy and the Transoceanic Navy**. US Naval Institute Proceedings, v. 80, n. 05, p. 483-xxx. Annapolis: USNI Press, 1954. Disponível em: <<https://blog.usni.org/posts/2009/03/09/from-our-archive-national-policy-and-the-transoceanic-navy-by-samuel-p-huntington>>. Acesso em: 11 jul. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2016. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv99700.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2019.

INTERNATIONAL ENERGY AGENCY (IEA). **Global Trends & CO2 Status Report**. [2019]. Disponível em: <<https://www.iea.org/geco/>>. Acesso em: 04 jul. 2019.

JUDICE, Luciano Ponce de Carvalho; PIÑON, Charles P. **A Defesa do Ouro Negro na Amazônia Azul**. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2015.

KEARSLEY, Harold. **Maritime Power and the Twenty-First Century**. Aldershot: Dartmouth Publishing Company Limited, 1992.

KISSINGER, Henry. **Sobre a China**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011.

LUTTWAK, Edward N. **The Political Uses of Sea Power**. Baltimore: The John Hopkins University Press, 1974.

MAHAN, Alfred Thayer. **The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783**. Boston: Little, Brown, and Company, 1890. Disponível em: <<https://archive.org/details/seanpowerinf00maha/page/n5>>. Acesso em: 21 jun. 2019.

MAIN, Douglas. **Undersea Cables Transport 99 Percent of International Data**. Newsweek, 2015. Disponível em: <<http://www.newsweek.com/undersea-cables-transport-99-percent-international-communications-319072>> Acesso em: 08 jul. 2019 .

MARTINEZ BUSCH, Jorge. **Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo**. Santiago: Andres Bello, 1993.

MATTOS, Adherbal Meira. Os novos limites dos espaços marítimos nos trinta anos da convenção das nações unidas sobre o direito do mar. In: BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves (Organizadores). **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: FUNAG, 2014.

MATTOS, Carlos de Meira. **A Geopolítica e as Projeções do Poder**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO (MAPA). **Mercosul e União Europeia firmam acordo de livre comércio**. Nota Oficial. Brasília, 2019. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/noticias/mercosul-e-uniao-europeia-firmam-acordo-de-livre-comercio-veja-nota-oficial>>. Acesso em 04 jul. 2019.

MOURA, José Augusto A. **A Estratégia Naval Brasileira no Pós-Guerra Fria: Uma Análise Comparativa com Foco em Submarinos**. Rio de Janeiro: FEMAR, 2014.

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD). **The Ocean Economy in 2030**. Paris: OECD Publishing, 2016.

ORGANIZATION OF THE PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES (OPEC). **World Oil Outlook 2040**. Viena: OPEC Secretariat, 2017.

PARANHOS JR, José Maria da Silva. **Obras do Barão do Rio-Branco IX: Discursos**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2012. Disponível em: <http://funag.gov.br/loja/download/978-Obras_do_Barao_do_Rio_Branco_IX_discursos..pdf>. Acesso em: 16 ago. 2019.

PEREIRA, Antônio Celso Alves. PEREIRA, João Eduardo de Alves. A liberdade do alto-mar – antecedentes históricos dos artigos de 87 a 90 da convenção das nações unidas sobre o direito do mar.

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

PESCE, Eduardo Italo. **Renovação do Poder Naval**: Projetar é Preciso. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 138, n. 10/12, p. 30-63, out./dez. 2018.

PESCE, Eduardo Italo. **Renovação do Poder Naval II**: Uma Abordagem Incremental. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 139, n. 01/03, p. 59-90, jan./mar. 2019.

PINHEIRO, Adão. **O Gigante Acordou**. Primeiro Anuário Brasileiro da Pesca e Aquicultura. Potencial Brasileiro. P 36-41. Brasília: ACEB, 2014. Disponível em: http://formsus.datasus.gov.br/novoimgarq/16061/2489520_218117.pdf. Acesso em 07 jul. 2019.

PINTO, Paulo Lafayette. **O Emprego do Poder Naval em Tempo de Paz**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1989.

PORTAL NAVAL. **Principais Estaleiros**. Rio de Janeiro: [2019]. Disponível em: <https://www.portalnaval.com.br/estaleiros/estaleiros-brasil/>. Acesso em: 04 jul. 2019.

REIS, Reginaldo Gomes Garcia. **A Defesa Hemisférica em Crise**: uma geopolítica do Atlântico. SILVA, Francisco Carlos Teixeira; LEÃO, Karl Schurster de Sousa; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (Org.). Atlântico: A História de um Oceano. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013. p. 493 - 521.

REYNOLDS, Clark G. **Command of the Sea**: The History and Strategy of Maritime Empires. New York: William Morrow & Company, 1974.

ROTH, Luiz Carlos de Carvalho; OLIVEIRA, Eduardo Hartz. **Planejamento Baseado em Capacidades**. Reflexões Ligeiras (REF-LIG 01). Rio de Janeiro: Centro Estudos Políticos-Estratégicos da Marinha, 2018.

RUMSFELD, Donald H. **Transforming the Military**. Foreign Affairs. New York, v. 81, n. 3, p. 20-32, mai/jun. 2002.

SECRETARIA DA COMISSÃO INTERMINISTERIAL DE RECURSOS PARA O MAR (SECIRM). **Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (REMPLAC)**. Brasília: [2019a]. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/remplac>. Acesso em: 04 jul. 2019.

SECRETARIA DA COMISSÃO INTERMINISTERIAL DE RECURSOS PARA O MAR (SECIRM). **Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (PROAREA)**. Brasília: [2019b]. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/proarea>. Acesso em: 04 jul. 2019.

SERAFIM, Carlos Frederico Simões. **REVIZEE – Missão Cumprida?** Revista Brasileira de Engenharia de Pesca V.2, N.1, p 27-43 , jan. 2007. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br/secirm/files/documentos/revizee/historia.pdf>. Acesso em 09 jun.2019.

SHULTZ JR, Richard H. Crisis Response and Power Projection in Nonpermissive Environments and Asymmetrical Conflicts. In: SHULTZ JR, Richard H; PFALTZGRAFF JR, Robert L. (Editores). **The Role of Naval Forces in 21st Century Operations**. Washington D.C.: Brassey's, 2000.

- SILVA, Golbery do Couto e. **Geopolítica e Poder**. Rio de Janeiro: UniverCidade, 2003.
- SPELLER, Ian. **Understanding Naval Warfare**. 2ª edição. Abingdon: Routledge, 2019.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Construção Naval no Brasil**. Rio de Janeiro: FEMAR, 2001.
- TILL, Geoffrey. **Maritime Strategy and the Nuclear Age**. New York: St. Martin`s Press Inc, 1984.
- TILL, Geoffrey. **Seapower: a Guide for the Twenty-first Century**. Abingdon: Routledge, 2009. 2nd edition.
- TOSTA, Octávio. **Teorias Geopolíticas**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984. ^[1]_[SEP]
- TURNER, Stansfield. **Missions of the U.S. Navy**. Naval War College Review. Newport: Naval War College Press, p.2-17, mar./apr.. 1974.
- UNIÃO EUROPEIA (UE). **Joint communication to the european parliament and the council: Joint Framework on countering hybrid threats a European Union response**. JOIN/2016/018 final. Brussels: 2016. Disponível em:<<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52016JC0018>>. Acesso em: 10 ago. 2019.
- VIANA, Hélio. **História das Fronteiras do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca Militar, 1948.
- VIANNA FILHO, Arlindo. **Estratégia Naval Brasileira: abordagem à história da evolução dos conceitos estratégicos navais brasileiros**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro**. 2. ed. rev. e amp. [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1983.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira et al. **Amazônia Azul: O mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: Record, 2006.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **Consequências Estratégicas para uma Marinha de Águas Marrons**. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, v. 16, n. 2, p. 7-20, jul./dez. 2010.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **O Emprego Político do Poder Naval**. [S.l.: s.n.], [198-?].
- ZONTA, Luciana. **Em Alto-mar**. Primeiro Anuário Brasileiro da Pesca e Aquicultura. Potencial Brasileiro. P 32-35. Brasília: ACEB, 2014. Disponível em: http://formsus.datasus.gov.br/novoimgarq/16061/2489520_218117.pdf. Acesso em 10 jun. 2019.

APÊNDICE A – Ilustrações



FIGURA 1 – Limites Marítimos estabelecidos pela CNUDM

Fonte: Marinha do Brasil. Disponível em:

<https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br/secirm/files/pictures/limitesmar.jpg>. Acesso em 10 jul.2019.

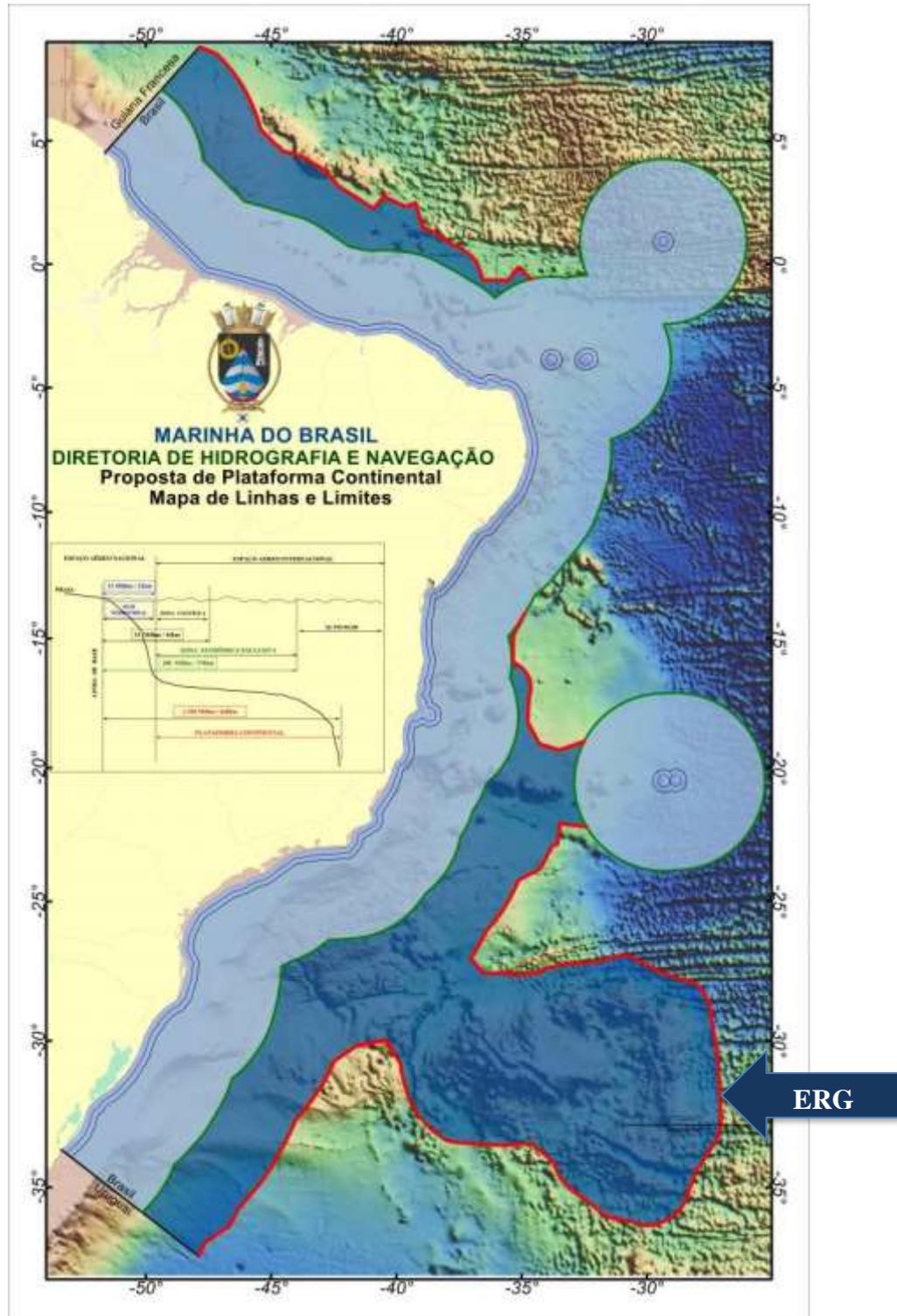


FIGURA 2 – Espaços marítimos pleiteados pelo Brasil na Amazônia Azul

Em azul claro corresponde a área marítima de jurisdição brasileira assegurada pela CNUDM. Em azul escuro corresponde a área pleiteada pelo Brasil junto à ONU. A linha encarnada representa a fronteira marítima do Estado em expansão, de acordo com as Leis do Crescimento Espacial de Ratzel.

Fonte: Marinha do Brasil. Disponível em:

<https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br/secirm/files/pictures/linhamar2019.jpg>.

Acesso em: 25 ago. 2019. Destaque elaborado pelo autor aponta a localização da ERG.

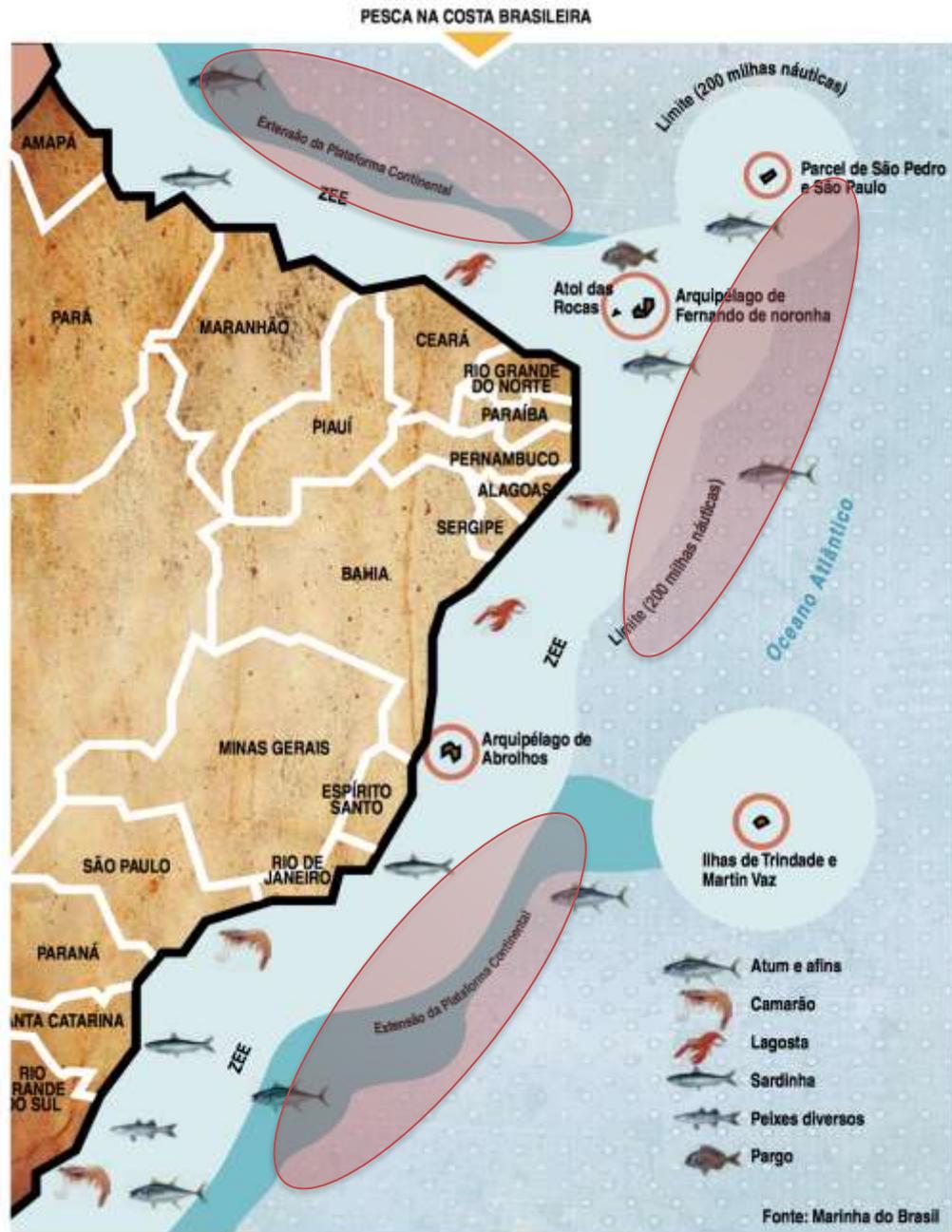


FIGURA 3 – Pesca na costa brasileira.

Fonte: ZONTA, 2014. Destacado em encarnado pelo autor as regiões de pesca do atum, no limite da ZEE e alto-mar.

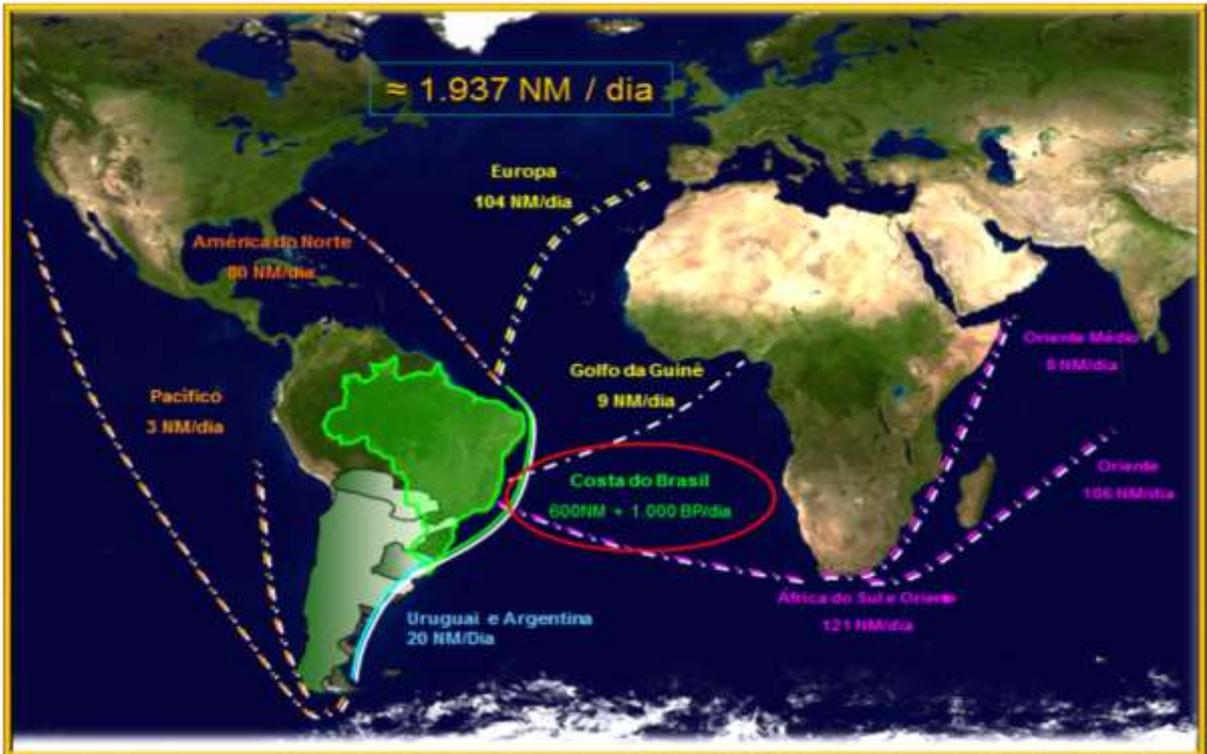


FIGURA 4 – Fluxo de navios mercantes na costa brasileira.

Fonte: Palestra do Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, no Curso de Segurança e Defesa, na Escola Superior de Guerra, em 12 de março de 2019.



FIGURA 5 – Linhas de Comunicação Marítimas.

Fonte: <http://www.jornaldaeconomiaomar.com/wp-content/uploads/2015/07/JA-1.jpg> . Acesso em 25 ago. 2019. Em destaque encarnado acrescentado pelo autor, a região marítima defronte ao saliente nordestino onde ocorre convergência de rotas marítimas.

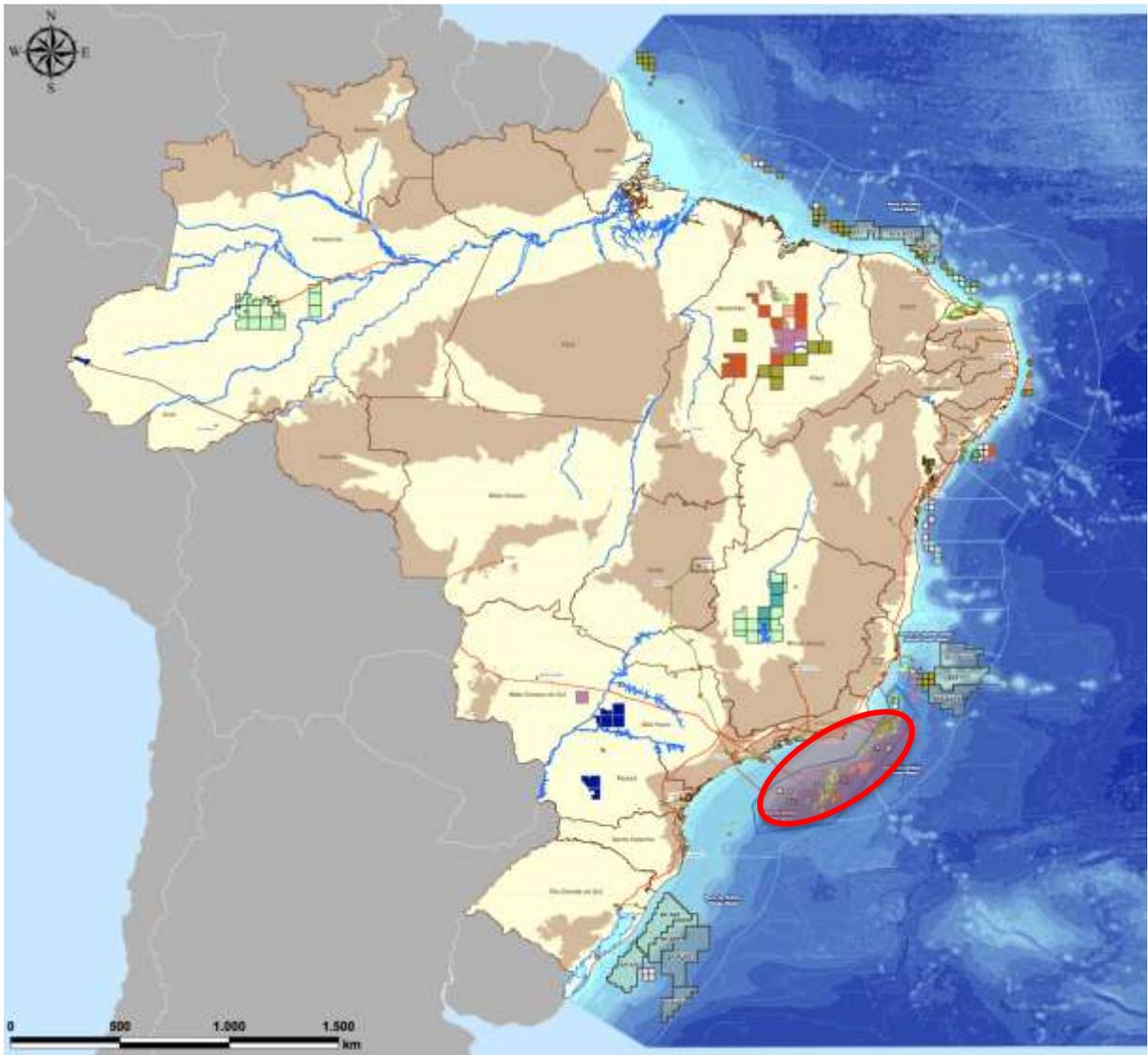


FIGURA 6 – Distribuição dos campos petrolíferos pelo Brasil.

Fonte: ANP. Disponível em: <http://rodadas.anp.gov.br/arquivos/Bienio/Mapas_R18/mapa-geral_R18.pdf> Acesso em: 25 ago. 2019. Em destaque encarnado acrescentado pelo autor, a faixa marítima entre Vitória e Santos, onde estão as principais reservas provadas do Brasil e de onde é obtida a maior parte da produção nacional de petróleo.

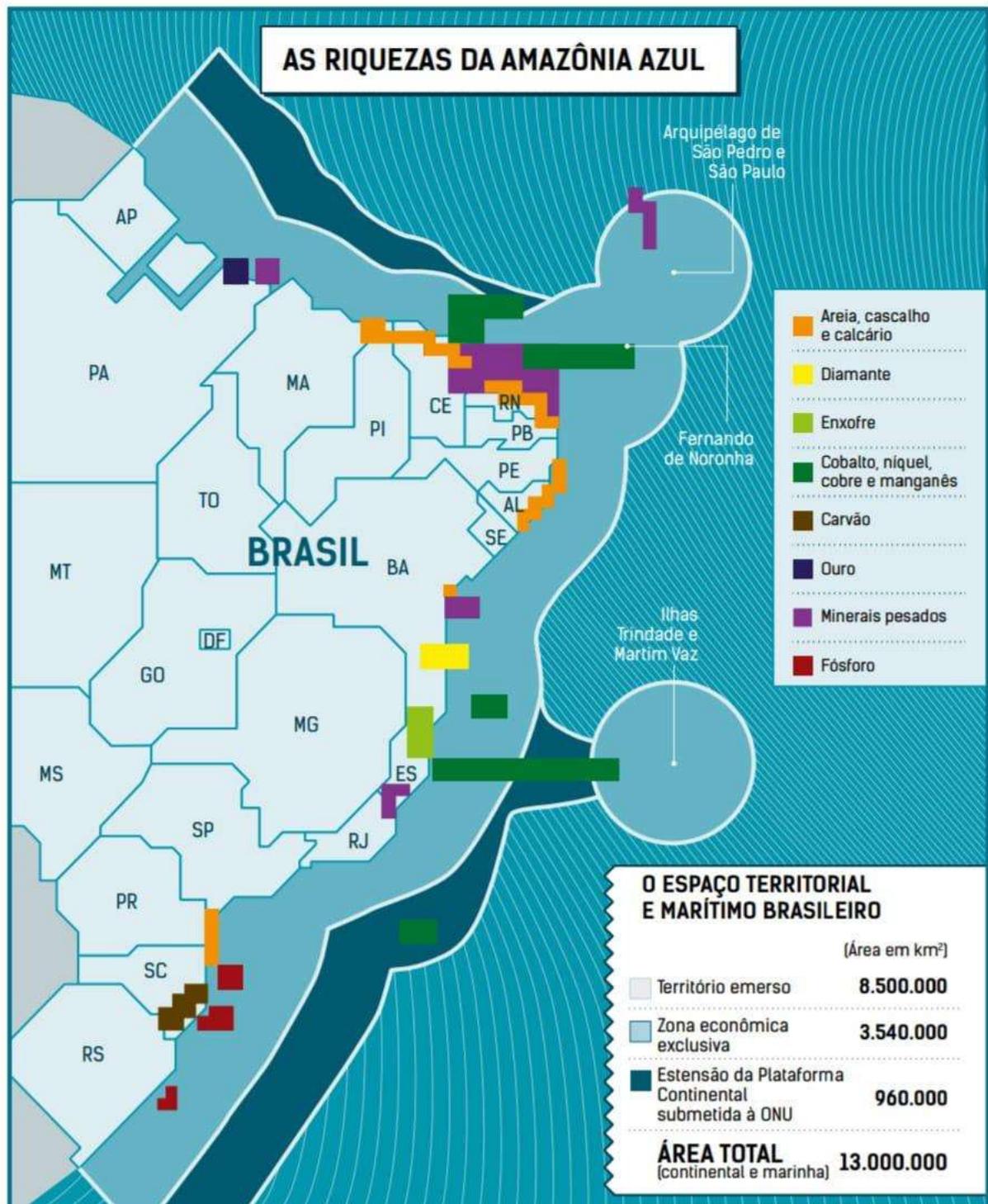


FIGURA 7– Recursos minerais na Amazônia Azul.

Fonte: Marinha do Brasil. Disponível em: <<https://twitter.com/marmilbr/status/1063227650683084800?lang=es>>
Acesso em: 25 ago. 2019.

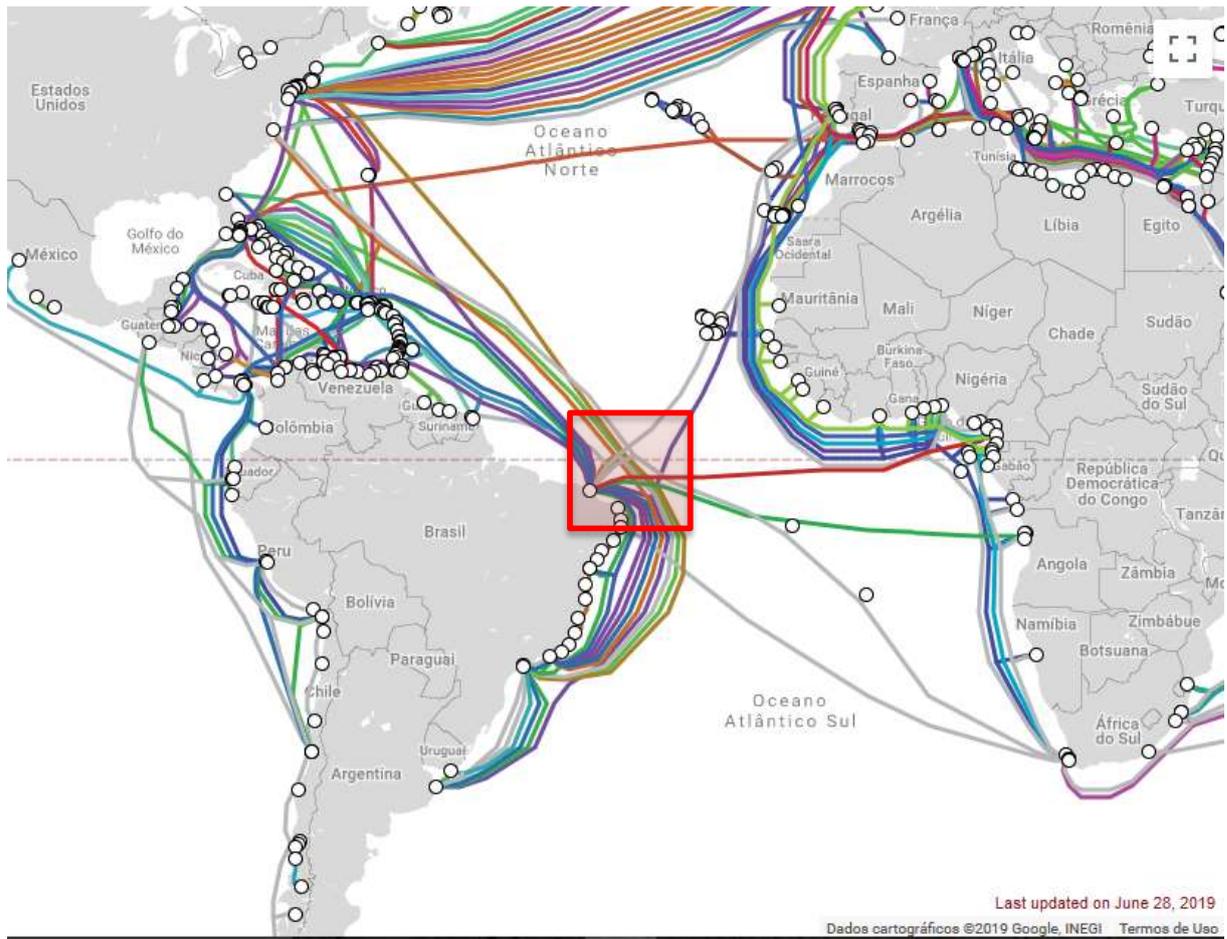


FIGURA 8 – Cabos submarinos de comunicações.

Fonte: <https://www.submarinecablemap.com/#/>. Acesso em 25 ago. 2019. Em destaque encarnado acrescentado pelo autor, a região marítima defronte ao saliente nordestino onde ocorre maior concentração de cabos submarinos.



FIGURA 9 – Áreas estratégicas na Amazônia Azul.
Fonte: Elaborado pelo autor

APÊNDICE B – Avaliação dos Portos e Terminais de Uso Privado

Existem no Brasil mais de trinta portos organizados sob a administração federal, estadual ou municipal, e inúmeros terminais de uso privado (TUP), alguns destes localizados em área de portos organizados. A grande maioria fica localizada em baías ou foz de rios próximos da costa, ou na própria costa litorânea.

Com o propósito de analisar o desempenho dos portos e TUP foram utilizados os dados registrados pela ANTAQ, no ano de 2018.

Os portos e TUP, quando pertinente, foram agrupados de acordo com a proximidade entre si, constituindo complexos portuários para facilitar a classificação e análise.

Para definir as instalações portuárias estratégicas do Brasil, foram considerados como parâmetros: a importância econômica devido à geração de recursos para o país; a responsabilidade pela manutenção da capacidade funcional de determinadas regiões; as possibilidades de apoio às operações navais; a proximidade de áreas de interesse estratégico e das principais LCM; e, a importância para a manutenção de esforço logístico, caso ocorra uma situação de crise, conflito armado ou guerra. Com o propósito de integrar os dados e oferecer uma melhor visualização dos dados relativos a cada porto e terminal, foi construída a planilha constante das FIG. 10, FIG. 11 e FIG 12⁶⁴, a seguir apresentadas.

⁶⁴ Para construção da planilha, dividida em três figuras, foram utilizados os dados da ANTAQ. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/2019/02/12/antaq-divulga-os-numeros-da-movimentacao-portuaria-de-2018/>>. Acesso em: 29 fev. 2019. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>>. Acesso em: 29 fev. 2019. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/02/Anu%C3%A1rio-2018-Layout-4-3.pdf>>. Acesso em: 29 fev. 2019.

Porto / Complexo Portuário	Carga Bruta (M ton)	Tipo de Terminal		UF	Ab.	Aspectos Estratégicos Específicos	Classificação
		PO/TUP	Fluv/Mar				
Base De Cruzeiro Do Sul - Basul II	0,010	TUP	Fluvial	AC	Local	xxx	Complementar
Complexo de Porto Velho	9,976						Complementar
Terminal De Exp Grãos Portochuelo	3,090	TUP	Fluvial	RO			
Porto Velho	2,195	PO	Marítimo	RO			
Estação Cujubinzinho	1,847	TUP	Fluvial	RO			
Cargill Agrícola	1,110	TUP	Fluvial	RO			
Aivel	0,434	TUP	Fluvial	RO			
Atem Pvh	0,398	TUP	Fluvial	RO	Local	xxx	
Base Secundária Ipir Porto Velho	0,245	TUP	Fluvial	RO			
Belmont	0,226	TUP	Fluvial	RO			
F. H. De Oliveira Peixoto	0,163	TUP	Fluvial	RO			
Passarão	0,135	TUP	Fluvial	RO			
Tepovel	0,121	TUP	Fluvial	RO			
Terminal Fogás	0,011	TUP	Fluvial	RO			
Terminal Aquaviário Solimões - Coari	1,457	TUP	Fluvial	AM	Local	É operado pela Petrobras e responsável pelo escoamento dos produtos oriundos do Pólo Arara, em Urucu e por abastecer a Refinaria de Manaus (ReMan).	Estratégico Regional
Complexo de Manaus	13,460						Estratégico Regional
Terminal Aquaviário De Manaus	4,212	TUP	Marítimo	AM			
Porto Chibatão	4,178	TUP	Marítimo	AM			
Super Terminais Comércio E Indústria	2,168	TUP	Marítimo	AM			
Atem Manaus	0,731	TUP	Fluvial	AM			
Ibepar	0,455	TUP	Fluvial	AM			
Atr Logística - Chibatão	0,446	TUP	Fluvial	AM			
J. F. De Oliveira - Manaus	0,325	TUP	Marítimo	AM			
Moss	0,232	TUP	Marítimo	AM			
Chibatão Navegação E Comércio	0,203	TUP	Marítimo	AM			
Ronav	0,122	TUP	Marítimo	AM	Regional	Importantes para o abastecimento da região Norte.	
J A Leite Navegação	0,119	TUP	Marítimo	AM			
Cimento Vencemos	0,113	TUP	Fluvial	AM			
Ocrim	0,073	TUP	Marítimo	AM			
Carinhoso	0,033	TUP	Fluvial	AM			
Porto Brasilit	0,023	TUP	Fluvial	AM			
Amazon Aço	0,011	TUP	Marítimo	AM			
Manaus	0,010	PO	Marítimo	AM			
Itacal	0,004	TUP	Fluvial	AM			
Terminal Navecunha	0,001	TUP	Marítimo	AM			
Ipiranga Manaus	0,000	TUP	Marítimo	AM			
Complexo de Itacoatiara	10,379						Estratégico Regional
Terminal Graneleiro Hermasa	7,217	TUP	Fluvial	AM	Local	É responsável pelo escoamento da produção de grãos, em especial soja, da região Centro-Oeste	
Terminais Fluviais Do Brasil	3,163	TUP	Fluvial	AM			
Complexo de Juruti	6,578						Complementar
Terminal Fluvial De Juruti	6,576	TUP	Fluvial	PA	Local	xxx	
Estação Juruti	0,002	TUP	Fluvial	PA			
Terminal Trombetas	14,532	TUP	Marítimo	PA	Local	Operado pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), é responsável pela exportação de bauxita e para o abastecimento das refinarias da Alunorte (PA) e Alumar (MA).	Estratégico Regional
Complexo de Itaituba	5,791						Complementar
Hidrovias Do Brasil Miritituba	2,748	TUP	Fluvial	PA			
Terfron Itaituba	2,251	TUP	Fluvial	PA	Local	xxx	
Estação Cianport Miritituba	0,682	TUP	Fluvial	PA			
Base Ipiranga Itaituba	0,110	TUP	Fluvial	PA			
Complexo de Santarém	9,552						Estratégico Regional
Santarém	9,270	PO	Marítimo	PA	Local	Importante porto na calha do rio Amazonas, entre Belém e Manaus.	
Bertolini - Santarém	0,282	TUP	Marítimo	PA			
Complexo do Jari	0,432						Complementar
Porto Jari - Terminal Munguba	0,224	TUP	Marítimo	PA	Local	xxx	
Terminal Fluvial Caulim	0,207	TUP	Marítimo	PA			
Complexo de Macapá	1,577						Complementar
Santana	1,436	PO	Marítimo	AP	Local	xxx	
Bertolini - Santana	0,141	TUP	Fluvial	AP			
Complexo de Vila do Conde	29,014						Estratégico Regional
Vila Do Conde	11,254	PO	Marítimo	PA			
Terminal Vila Do Conde	6,111	TUP	Marítimo	PA			
Terminal Ponta Da Montanha	5,102	TUP	Marítimo	PA	Regional	Recebe a bauxita para as indústrias do Complexo Alumínico adjacente e é responsável pela exportação de alumina, caulim e manganês	
Terfron	5,092	TUP	Marítimo	PA			
Porto Murucupi	1,455	TUP	Marítimo	PA			
Complexo de Belém	4,740						Estratégico Regional
Belém	2,644	PO	Marítimo	PA			
Bertolini - Belém	0,666	TUP	Marítimo	PA			
Terminal J. F. De Oliveira De Belém	0,609	TUP	Fluvial	PA			
Norte Log	0,467	TUP	Fluvial	PA			
Porto Cra	0,138	TUP	Fluvial	PA	Regional	Responsáveis pelo abastecimento de cargas gerais do estado do Pará e pelo abastecimento de combustíveis dos Estados do Pará e Amapá.	
Porto Crai	0,108	TUP	Fluvial	PA			
Base Ipiranga Santarém	0,072	TUP	Marítimo	PA			
Cia Brasileira De Asfalto Da Amazônia	0,020	TUP	Fluvial	PA			
Terminal Saint-Gobain Icoaraci	0,016	TUP	Fluvial	PA			
Complexo de São Luís	235,270						Estratégico Nacional
Terminal Marítimo De Ponta Da Madeira	198,110	TUP	Marítimo	MA		É o maior complexo portuário do Brasil, em termos de movimentação de cargas.	
Itaqui	22,403	PO	Marítimo	MA	Regional	Importante para exportação de minério de ferro, manganês, ferro gusa, carvão e alumina, entre outros.	
Terminal Portuário Privativo Da Alumar	14,756	TUP	Marítimo	MA			

FIGURA 10 – Planilha de comparação entre Portos Organizados e Terminais de uso Privado (Dividida em três figuras)

Fonte: Planilha elaborada pelo autor.

Porto / Complexo Portuário	Carga Bruta (M ton)	Tipo de Terminal		UF	Ab.	Aspectos Estratégicos Específicos	Classificação
		PO/TUP	Fluv/Mar				
Complexo de Fortaleza	22,184						
Terminal Portuário Do Pecém	17,247	TUP	Marítimo	CE	Regional	Possui localização privilegiada em relação às LCM. É o complexo de maior volume de importação de produtos estrangeiros e de recebimento de GLP para abastecimento das termoeletricas do NE.	Estratégico Nacional
Fortaleza	4,937	PO	Marítimo	CE			
Complexo de Natal	8,378						
Areia Branca	4,873	PO	Marítimo	RN	Regional xxx		Complementar
Terminal Aquaviário De Guamaré	2,666	TUP	Marítimo	RN			
Natal	0,709	PO	Marítimo	RN			
Terminal Emb Marítimo Salina Diam Branco	0,130	TUP	Marítimo	RN			
Porto de Cabedelo	1,181	PO	Marítimo	PB	Regional	xxx	Complementar
Porto de Recife	1,228	PO	Marítimo	PE	Regional	xxx	Complementar
Complexo de Suape	23,448						
Suape	23,436	PO	Marítimo	PE	Local	É considerado um hub-port (concentrador e distribuidor de cargas) e possui um importante complexo industrial adjacente.	Estratégico Regional
Estaleiro Atlântico Sul - Eas	0,012	TUP	Marítimo	PE			
Complexo de Maceió	2,636						
Maceió	1,761	PO	Marítimo	AL	Regional xxx		Complementar
Terminal Braskem	0,875	TUP	Marítimo	AL			
Complexo de Aracaju	1,318						
Terminal Aquaviário De Aracaju	0,792	TUP	Marítimo	SE	Regional xxx		Complementar
Terminal Marítimo Inácio Barbosa - Tmb	0,526	TUP	Marítimo	SE			
Complexo de Salvador	36,006						
Terminal Aquaviário De Madre De Deus	16,966	TUP	Marítimo	BA	Regional	O Porto de Salvador escoou urânio beneficiado. O TUP de Madre de Deus escoou a produção da Refinaria Landulfo Alves Mataripe (RLAM).	Estratégico Nacional
Aratu	6,490	PO	Marítimo	BA			
Terminal Portuário Cotegipe	5,294	TUP	Marítimo	BA			
Salvador	4,906	PO	Marítimo	BA			
Term Regaificação Gnl Da Bahia - Trba	1,095	TUP	Marítimo	BA			
Terminal Marítimo Dow Aratu - Bahia	0,657	TUP	Marítimo	BA			
Gerdau Aços Longos	0,472	TUP	Marítimo	BA			
Terminal Marítimo Miguel De Oliveira	0,127	TUP	Marítimo	BA			
Porto de Ilhéus	0,188	PO	Marítimo	BA	Local	xxx	Complementar
Complexo Sul Baiano / Norte Capixaba	4,292						
Term Barcaças Luciano Villas B Machado	2,495	TUP	Marítimo	BA	Local	Importantes para escoar produção de celulose e movimentação do petróleo extraído em terra.	Complementar
Tmb - Terminal Marítimo De Belmonte	1,158	TUP	Marítimo	BA			
Terminal Aquaviário Do Norte Capixaba	0,639	TUP	Marítimo	ES			
Complexo de Barra do Riacho	10,378						
Portocel-Term Especializ Barra Do Riacho	10,208	TUP	Marítimo	ES	Local	Responsável por 70% das exportações de celulose e especializado em movimentação de materiais florestais (celulose e madeira). Responsável pela distribuição de petróleo e gás natural explorado na Bacia do Espírito Santo.	Estratégico Regional
Terminal Aquaviário De Barra Do Riacho	0,161	TUP	Marítimo	ES			
Estaleiro Jurong	0,008	TUP	Marítimo	ES			
Complexo de Vitória	130,771						
Terminal De Tubarão	103,910	TUP	Marítimo	ES	Regional	Portos de grande importância econômica. O Porto de Vitória movimentou cerca de 20% das mercadorias do país e os Terminais de Tubarão e Praia Mole são responsáveis pela exportação de minério de ferro, carvão, soja, derivados de petróleo, entre outros.	Estratégico Nacional
Terminal De Praia Mole	12,690	TUP	Marítimo	ES			
Termi Mar Alf Priv Uso Misto Praia Mole	6,928	TUP	Marítimo	ES			
Vitória	6,704	PO	Marítimo	ES			
Terminal De Barcaças Oceânicas	0,537	TUP	Marítimo	ES			
Companhia Portuária Vila Velha - Cpvv	0,002	TUP	Marítimo	ES			
Terminal Marítimo Ponta Ubu	1,178	TUP	Marítimo	ES	Local	Operado pela Samarco Mineração, é importante para a exportação de minério de ferro.	Estratégico Regional
Complexo de Campos	14,078						
Terminal De Petróleo Tpet/Toil - Açú	10,183	TUP	Marítimo	RJ	Regional xxx		Complementar
Porto Do Açú - Terminal De Minério	3,217	TUP	Marítimo	RJ			
Porto Do Açú Operações S.A.	0,654	TUP	Marítimo	RJ			
Terminal Nov Flexíveis	0,018	TUP	Marítimo	RJ			
Intermoor Do Brasil	0,003	TUP	Marítimo	RJ			
Flexibrás Açú	0,002	TUP	Marítimo	RJ			
Terminal De Comb Mar Do Açú - Tecma	0,000	TUP	Marítimo	RJ			
Complexo da Baía de Guanabara	22,742						
Terminal Aquaviário Da Ilha D'Água	15,263	TUP	Marítimo	RJ	Regional	O TABG é responsável pelo abastecimento da REDUC e pelo escoamento dos produtos da refinaria.	Estratégico Nacional
Rio De Janeiro	5,946	PO	Marítimo	RJ			
Terminal Flexível Gnl Baía Da Guanabara	0,479	TUP	Marítimo	RJ			
Cosan Lubrificantes E Especialidades	0,233	TUP	Marítimo	RJ			
Terminal Ilha Do Governador	0,197	TUP	Marítimo	RJ			
Terminal Ccpn	0,197	TUP	Marítimo	RJ			
Terminal Aquaviário De Ilha Redonda	0,162	TUP	Marítimo	RJ			
Terminal Marítimo Braskem	0,104	TUP	Marítimo	RJ			
Terminal Marítimo Ponte Do Thun	0,080	TUP	Marítimo	RJ			
Terminal Portuário Wellstream - Tpw	0,038	TUP	Marítimo	RJ			
Niterói	0,037	PO	Marítimo	RJ			
Brasil Logística Offshore E Estaleiro Naval	0,004	TUP	Marítimo	RJ			
Mac Laren Oil Estaleiros	0,002	TUP	Marítimo	RJ			
Complexo de Itaguaí	74,849						
Itaguaí	56,635	PO	Marítimo	RJ	Regional	Importantes para exportação, principalmente de minério e pela proximidade das áreas siderúrgicas do Rio de Janeiro.	Estratégico Nacional
Porto Sudeste Do Brasil	10,638	TUP	Marítimo	RJ			
Termium Br	7,576	TUP	Marítimo	RJ			
Complexo de Angra dos Reis	84,407						
Terminal Aquav. Angra Dos Reis TEBIG	42,871	TUP	Marítimo	RJ	Regional	O TEBIG é responsável pelo abastecimento da REDUC e da REGAP (Refinaria Gabriel Passos, em Betim-MG), movimentando cerca de 20% de todo o combustível do país. O TIG é importante para a exportação de minério de ferro.	Estratégico Nacional
Terminal Da Ilha Gualba - Tig	41,183	TUP	Marítimo	RJ			
Estaleiro Brasfels	0,353	TUP	Marítimo	RJ			
Terminal Portuário Da Nuclep	0,000	TUP	Marítimo	RJ			

FIGURA 11 – Planilha de comparação entre Portos Organizados e Terminais de uso Privado (Continuação da figura anterior)

Porto / Complexo Portuário	Carga Bruta (M ton)	Tipo de Terminal		UF	Ab.	Aspectos Estratégicos Específicos	Classificação
		PO/TUP	Fluv/Mar				
Complexo de São Sebastião	44,760						
Terminal Aquav. São Sebastião (Alm Barroso)	44,062	TUP	Marítimo	SP	Local	Operado pela Transpetro, movimentada cerca de 25% de todo o petróleo e derivados no Brasil.	Estratégico Nacional
Estação São Sebastião	0,698	PO	Marítimo	SP			
Complexo de Santos	128,889						
Santos	107,468	PO	Marítimo	SP	Regional	Porto de elevada importância econômica, cuja movimentação de cargas representa cerca de 55% do PIB brasileiro e mais de 25% da balança comercial. Destacam-se as exportações de açúcar, álcool etílico, milho e soja.	Estratégico Nacional
Terminal Integr Port Luiz A Mesquita - Tiplam	9,560	TUP	Marítimo	SP			
Dp World Santos	7,518	TUP	Marítimo	SP			
Sucocítrico Cutrale	2,650	TUP	Marítimo	SP			
Terminal Marítimo Privativo De Cubatão - Tmpc	0,978	TUP	Marítimo	SP			
Terminal Marítimo Dow	0,716	TUP	Marítimo	SP			
Complexo de Paranaguá	53,412						
Paranaguá	48,525	PO	Marítimo	PR	Regional	Porto essencial para a exportação de soja, açúcar e milho, além da importação de adubos e fertilizantes. O Porto de Paranaguá abriga um entreposto franco do Paraguai em sua área.	Estratégico Nacional
Cattalini Terminais Marítimos	4,113	TUP	Marítimo	PR			
Antonina	0,774	PO	Marítimo	PR			
Complexo de São Francisco do Sul	27,397						
São Francisco do Sul	11,413	PO	Marítimo	SC	Local	O TAq, operado pela Petrobras, é responsável pela operação com a monobóia de São Francisco, que abastece a refinaria Presidente Getúlio Vargas, em Araucária (PR).	Estratégico Regional
Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul	8,846	TUP	Marítimo	SC			
Porto Itapoá Terminais Portuários	7,139	TUP	Marítimo	SC			
Complexo de Itajaí	12,261						
Portonave - Term Portuários De Navegantes	8,032	TUP	Marítimo	SC	Regional	xxx	Estratégico Regional
Itajaí	3,993	PO	Marítimo	SC			
Terminal Portuário Braskarne	0,112	TUP	Marítimo	SC			
Tepoti	0,095	TUP	Marítimo	SC			
Poly Terminais Portuários	0,028	TUP	Marítimo	SC			
Imbituba	5,223	PO	Marítimo	SC	Local	xxx	Complementar
Terminal Porto do Rio Iguaçu	0,016	TUP	Fluvial	PR	Local	xxx	Complementar
Terminal Aquaviário De Osório	11,017	TUP	Marítimo	RS	Local	Operado pela Petrobras, é importante para a movimentação de petróleo e derivados e responsável pelas operações com as monobóias de Tramandaí, que abastecem a refinaria Alberto Pasqualine em Canoas-RS e o pólo petroquímico de Triunfo-RS.	Estratégico Regional
Complexo de Rio Grande	42,322						
Rio Grande	27,166	PO	Marítimo	RS	Local	É o porto mais meridional do Brasil, localizando-se no acesso para a Lagoa dos Patos.	Estratégico Nacional
Terbian - Terminal Bianchini	7,446	TUP	Marítimo	RS			
Terminal Portuário Bunge Alimentos	2,926	TUP	Marítimo	RS			
Yara Brasil Fertilizantes	2,626	TUP	Fluvial	RS			
Terminal Marítimo Luiz Fogliatto - Termasa	2,158	TUP	Marítimo	RS			
Complexo de Pelotas	0,998						
Pelotas	0,839	PO	Marítimo	RS	Local	xxx	Complementar
Terminal Hidroviário Cimbagé	0,159	TUP	Marítimo	RS			
Complexo de Porto Alegre	7,164						
Terminal Santa Clara	2,085	TUP	Marítimo	RS	Regional	Importante para o abastecimento da região Sul.	Estratégico Regional
Cmpc Gualba	1,653	TUP	Fluvial	RS			
Oleoplan	1,001	TUP	Fluvial	RS			
Porto Alegre	0,883	PO	Marítimo	RS			
Bianchini Canoas	0,623	TUP	Fluvial	RS			
Terminal Privado Copelmi	0,355	TUP	Fluvial	RS			
Unidade Misturadora De Porto Alegre	0,273	TUP	Fluvial	RS			
Terminal Aquaviário De Niterói	0,236	TUP	Marítimo	RS			
Terminal De Gás Do Sul - Tergasul	0,030	TUP	Marítimo	RS			
Supergasbrás	0,021	TUP	Marítimo	RS			
Moinho Taquariense	0,004	TUP	Fluvial	RS			
Complexo de Caramuru	1,067						
Ldc São Simão	0,664	TUP	Fluvial	GO	Local	xxx	Complementar
Caramuru Alimentos São Simão	0,270	TUP	Fluvial	GO			
Estação Caramuru	0,133	TUP	Fluvial	GO			
Complexo de Ladário	4,137						
Porto Gregório Curvo	2,478	TUP	Fluvial	MS	Local	xxx	Complementar
Granel Química Ladário	1,221	TUP	Fluvial	MS			
Terminal Hidroviário De Porto Murtinho	0,439	TUP	Fluvial	MS			

FIGURA 12 – Planilha de comparação entre Portos Organizados e Terminais de uso Privado (Continuação da figura anterior)

Os portos constituem os pontos de partida e chegada de todos os passageiros e cargas que trafegam pelo mar. A atividade portuária é fundamental para o abastecimento das regiões e para o funcionamento da economia. Em 2018, o setor portuário movimentou 1,117 bilhão de toneladas de carga. A movimentação nos portos e terminais privados cresceu quase 3%, em relação ao ano anterior

e esse crescimento vem sendo rotineiro desde 2010, quando a Agência Nacional de Transporte Aquaviários (ANTAQ) passou a contabilizar os dados de todas as instalações portuárias nacionais⁶⁵.

Em um trabalho subjetivo, este autor classificou os portos, levando em consideração o volume de carga movimentado⁶⁶, as especificidades de determinadas cargas⁶⁷, a região de abrangência⁶⁸ e posicionamento geográfico. Os portos ou complexos, em função da relevância para economia local, regional ou nacional, foram classificados em Estratégico Nacional, Estratégicos Regional ou Complementar.

Os portos classificados como Estratégicos Nacionais são aqueles que movimentam elevada quantidade de carga, têm elevada participação na balança comercial, respondem pelo abastecimento de regiões com grandes conglomerados urbanos e movimentam cargas importantes para o funcionamento do país. Os portos classificados como Estratégicos Regionais são aqueles que movimentam um volume médio de cargas, são importantes para o abastecimento de regiões populosas ou respondem pela movimentação de grande parte de cargas específicas. Por fim, os portos classificados como complementares são aqueles que movimentam menores quantidades de carga e têm importância apenas local.

Há que se observar que determinados portos conferem grande relevância geopolítica a determinadas regiões. A paralização desses portos ou complexos portuários pode, por exemplo, acarretar em elevado impacto na economia nacional ou provocar desabastecimento em grandes regiões, com sérios prejuízos a grande parte da população.

⁶⁵ Disponível em : <http://portal.antaq.gov.br/index.php/2019/02/12/antaq-divulga-os-numeros-da-movimentacao-portuaria-de-2018/>. Acesso em 29 fev. 2019.

⁶⁶ Na coluna Carga Bruta, da planilha, foram registrados os volumes de carga movimentados no ano de 2018, de acordo com o sítio da ANTAQ. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>>. Acesso em: 29 fev. As cargas registradas no complexo representam o somatório das cargas de todos os portos que compõem o complexo.

⁶⁷ Na coluna aspectos estratégicos específicos foram registrados dados de conhecimento geral, específicos de cada porto ou complexo portuário, disponíveis nos sítios dos portos em questão e no sítio da ANTAQ. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Portalv3/SDPV2ServicosOnline/index.html>>.

⁶⁸ Por região de abrangência entende-se a importância do porto para o abastecimento das regiões. Portos que contribuem para abastecimento de grandes conglomerados urbanos foram classificados, na planilha, como de abrangência (Ab.) Regional; e portos que contribuem para abastecimento de regiões menos populosas foram considerados de abrangência Local. (IBGE, 2016) Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv99700.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2019.

De acordo com a análise realizada, consolidada nas FIG 10, FIG 11 e FIG 12 acima, os principais portos e complexos portuários, classificados como de interesse Estratégico Nacional, são: o Complexo portuário de São Luís (MA), incluindo o Porto de Itaqui, o TUP de Ponta da Madeira e o Terminal de Alumar, que consiste no maior complexo em volume de cargas do país; o Complexo de Fortaleza (CE), com destaque para o Terminal Portuário de Pecém; o Complexo da Baía de Todos os Santos (BA), com destaque para o Terminal Aquaviário de Madre de Deus; o Complexo de Vitória (ES), com destaque para os TUP de Tubarão e da Praia Mole; o Complexo da Baía de Guanabara (RJ), com destaque para o Terminal Marítimo Almirante Tamandaré ou Terminal da Baía de Guanabara (TABG); o Complexo de Itaguaí (RJ), incluindo o Porto de Itaguaí, o Porto Sudeste do Brasil e o TUP TERNIUM BR; o Complexo da Ilha Grande (RJ), incluindo o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis, antigo Terminal da Baía da Ilha Grande (TEBIG) e o Terminal da Ilha Guaíba (TIG) ou MBR; o Terminal de São Sebastião (SP) ou Terminal Marítimo Almirante Barroso (TEBAR), responsável pela movimentação de 25% do petróleo e derivados nacionais; o Complexo de Santos (SP), com destaque para o Porto de Santos, segundo maior em movimentação de cargas mas que representa 55% do PIB brasileiro; o Complexo de Paranaguá (PR), com destaque para o Porto de Paranaguá e o Porto de Antonina; e o Complexo de Rio Grande (RS), com destaque para o Porto de Rio Grande.

Esses onze portos e complexos portuários são responsáveis pela movimentação de quase 80% das cargas transitadas por meio marítimo no Brasil e estão todos situados na costa litorânea. São estruturas operacionais que, em caso de paralização, por interdição do canal de acesso ou bloqueio, por exemplo, podem causar sérios prejuízos à economia nacional e a grande parcela da população. As áreas marítimas de acesso a esses portos são, portanto, de significativa importância dentro do contexto oceanopolítico da Amazônia Azul.

Os portos e complexos portuários situados no rio Amazonas e seus afluentes têm aumentado significativamente sua participação na exportação de grãos oriundos da região Centro-

Oeste, constituindo o chamado Arco-Norte. A movimentação de carga nesses portos vem aumentando progressivamente nos últimos anos e, com a perspectiva de investimentos na construção e melhoria de ferrovias, estradas e hidrovias, o volume de cargas deverá aumentar significativamente. Pela foz do Amazonas transitaram, em 2018, cerca de 10% de toda a carga movimentada no Brasil, o que confere elevada importância estratégica à região da foz do Amazonas (ANTAQ, 2018).

Os demais portos e complexos portuários existentes no Brasil, de acordo com a análise sintetizada, foram classificados como Estratégicos Regionais ou Complementares. Os primeiros foram assim classificados em função de terem movimentação de carga importante para determinadas regiões, conglomerados urbanos ou movimentarem cargas especiais; os demais receberam a classificação de complementares por terem importância local. Paralisações de portos estratégicos regionais podem causar desabastecimento em algumas regiões ou prejudicarem a exportação ou importação de alguma carga específica, sem causar significativo impacto na economia nacional; a paralisação de portos complementares causam prejuízos às localidades ou a determinadas empresas.

APÊNDICE C – Resumo do Portfolio Estratégico da Marinha

O Portfolio Estratégico da Marinha, publicação EMA-418, categoriza os projetos estratégicos a serem desenvolvidos no âmbito da MB em Programas, Subprogramas e Projetos Estratégicos⁶⁹.

Os Programas são compostos por Subprogramas e Projetos relacionados entre si, e coordenados de maneira articulada. Um programa pode ter um ou mais Projetos Independentes que não estejam relacionados a nenhum subprograma; e

Projeto constitui um esforço temporário com um objetivo pré-estabelecido, definido claramente, para criar um novo produto, serviço ou processo.

Os sete programas estratégicos da MB são:

- 1 - Pessoal - Nosso Maior Patrimônio;^{[1][1]}_[SÉP]
- 2 - Construção do Núcleo do Poder Naval (CNPN);^{[1][1]}_[SÉP]
- 3 - Obtenção da Capacidade Operacional Plena (OCOP);
- 4 - Programa Nuclear Da Marinha (PNM);^{[1][1]}_[SÉP]
- 5 - Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz);
- 6 - Segurança da Navegação;
- 7 - Criação da 2ª Esquadra e da 2ª Força de Fuzileiros da Esquadra.

1 Pessoal – Nosso Maior Patrimônio

Programa Estratégico composto por cinco subprogramas.

- a) Subprograma Modernização da Gestão do Pessoal;

⁶⁹ Este APÊNDICE apresenta, de forma simplificada, um extrato do EMA-418, contendo apenas os programas, subprogramas e projetos independentes, de forma a facilitar o entendimento do estudo realizado. Todas as informações constantes são retiradas da publicação original. Não foram apresentados os projetos constantes dos anexos da publicação.

- b) Subprograma Aprimoramento da Capacitação;
- c) Subprograma Saúde Integrada;
- d) Subprograma Família Naval;
- e) Subprograma Programa Olímpico da Marinha (PROLIM).

2 Construção do Núcleo do Poder Naval

Programa Estratégico composto por dez subprogramas e um projeto independente, relacionados à obtenção de meios, por aquisição ou construção.

- a) Subprograma de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB);
- b) Subprograma de Obtenção do Navio-Aeródromo (PRONAE);
- c) Subprograma de Obtenção de Meios de Superfície (PROSUPER);
- d) Subprograma de Construção de Navios-Patrolha (PRONAPA);
- e) Subprograma de Obtenção de Meios Hidroceanográficos (PROHIDRO);
- f) Subprograma de Meios Aeronavais (PROAERO);
- g) Subprograma de Consolidação da Brigada Anfíbia do Rio de Janeiro (PROBANF);
- h) Subprograma de Consolidação dos Batalhões de Operações Ribeirinhas (PRORIB);
- i) Subprograma de Consolidação dos Grupamentos de Fuzileiros Navais Distritais (PROGPTFN);
- j) Subprograma ESPORÃO;
- k) Projeto Independente de Obtenção de Embarcações de Apoio do Sistema de Abastecimento da Marinha.

3 Obtenção da Capacidade Operacional Plena

Programa Estratégico composto por dez subprogramas e quatro projetos independentes, que tem como propósito a manutenção ou modernização de instalações e meios existentes, incluindo o recompletamento de dotações de sobressalentes, armas e munições.

- a) Subprograma de Revitalização e Modernização de Navios de Superfície;
- b) Subprograma de Modernização de Meios Aeronavais;
- c) Subprograma de Modernização de Meios de Fuzileiros Navais;
- d) Subprograma de Recuperação das Capacidades Operacionais dos Meios do CFN (PRORECCFN);
- e) Subprograma de Reparelhamento de Equipagens Operativas para os Meios Navais e OM de Defesa NBQR (PROREQNAV);
- f) Subprograma de Adequação das OM Responsáveis por Atividades de Instrução e de Avaliação do CFN (PROENSCFN);
- g) Subprograma de Ciência e Tecnologia do Corpo de Fuzileiros Navais (PROCITECCFN);
- h) Subprograma de Manutenção da Capacidade de Combate (PROCOMBATE);
- i) Subprograma de Infraestrutura Industrial (PROESTRUTURA);
- j) Subprograma de Melhoria da Infraestrutura de Apoio;
- k) Projeto Independente de Modernização de Submarinos;
- l) Projeto Independente de Revitalização e Modernização dos Meios Hidroceanográficos;
- m) Projeto Independente de Sistema de Apoio Logístico Integrado (SISALI)
- n) Projeto Independente de Consolidação do Sistema de Defesa NBQR da MB (PRODEFNBQR-MB).

4 Programa Nuclear da Marinha

Programa Estratégico composto por quatro projetos independentes, que tem o propósito de dominar a tecnologia necessária ao projeto e à construção de um Submarino com propulsão nuclear.

- a) Projeto Independente de Construção do Laboratório de Geração de Energia Nucleo-Elétrica (LABGENE);
- b) Projeto Independente de Pesquisa e Desenvolvimento do Ciclo do Combustível;
- c) Projeto Independente de Manutenção e Operação do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP);
- d) Projeto Independente de Descomissionamento das Instalações de Energia Nucleo-Elétrica.

5 Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul

Programa Estratégico não subdividido e tem o objetivo de monitorar e controlar as AJB e áreas internacionais de responsabilidade para operações de Socorro e Salvamento para propiciar capacidade de responder prontamente a qualquer ameaça, emergência, agressão ou ilegalidade.

6 Segurança da Navegação

Programa Estratégico composto por um subprograma e nove projetos independentes.

- a) Subprograma de Reestruturação do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA);

- b) Projeto Independente de Incremento da Fiscalização do Tráfego Aquaviário nas Jurisdições das Capitânicas dos Portos;
- c) Projeto Independente de Modernização da Infraestrutura dos Sistemas de Command, Control, Communications, Computer, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance (C4ISR) de Registro e Controle do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA);
- d) Projeto Independente de Preparo e Orientação do Pessoal da Marinha Mercante;
- e) Projeto Independente de Construção de Embarcações para o SSTA;
- f) Projeto Independente do Sistema de Previsão Numérica Oceanográfica para o Atlântico Sul;
- g) Projeto Independente de Migração dos Dados Cartográficos para Banco de Dados em Apoio à Produção Cartográfica do III Plano Cartográfico Náutico Brasileiro;
- h) Projeto Independente de Produção de Informações Hidrográficas para Implementação do III Plano Cartográfico Náutico Brasileiro;
- i) Projeto Independente de Adequação da Capacidade de Análise dos Levantamentos Hidrográficos às Necessidades Nacionais e do III Plano Cartográfico Náutico Brasileiro;
- j) Projeto Independente de Modernização e Ampliação da Rede de Estações de Correção Diferencial para Sistemas Globais de Navegação por Satélite.

7 Criação da 2ª Esquadra e da 2ª Força de Fuzileiros da Esquadra

Programa Estratégico composto por sete projetos independentes.

- a) Projeto Independente da Base Naval da 2ª Esquadra;
- b) Projeto Independente de Comandos e Centro de Instrução da 2ª Esquadra;
- c) Projeto Independente da 2ª Força de Fuzileiros da Esquadra;

- d) Projeto Independente da Base de Abastecimento da 2ª Esquadra;
- e) Projeto Independente dos Próprios Nacionais Residenciais e áreas de expansão da 2ª Esquadra;
- f) Projeto Independente de Construção do Centro de Mísseis e Paíóis de Munição da 2ª Esquadra;
- g) Projeto Independente de Construção da Base Aérea Naval e Comando da Força Aeronaval da 2ª Esquadra.