

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC LEANDRO RODRIGUES DOS SANTOS FILHO

**O SALIENTE NORDESTINO NO CONTEXTO DA ESTRATÉGIA  
NAVAL DO SÉCULO 21.**

Rio de Janeiro

2024

CC LEANDRO RODRIGUES DOS SANTOS FILHO

**O SALIENTE NORDESTINO NO CONTEXTO DA ESTRATÉGIA NAVAL  
DO SÉCULO 21.**

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

Orientador: CMG (RM1) JUNGSTEDT

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval

2024

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

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

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

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

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

## DEDICATÓRIA E AGRADECIMENTOS

Dedico esta dissertação primeiramente a Deus, pela saúde e disposição que me deu para concluir este trabalho.

À minha querida esposa Nathália e às minhas filhas Isis e Isadora, que foram fonte de inspiração e alicerce de tranquilidade, compreendendo todas as minhas ausências e me oferecendo sempre o suporte necessário.

Aos Seu Luiz e Dona Márcia, pelo apoio incondicional e singelo que sempre me ofereceram, sempre muito importante pra mim. A todos vocês, minha eterna gratidão.

Agradeço aos meus colegas de jornada, Sloboda e Jarrier, por compartilharem preocupações, aflições e conhecimentos essenciais para a realização deste trabalho.

Ao meu orientador, CMG Jungstedt, sempre solícito e incisivo em suas intervenções precisas e valiosas também agradeço imensamente.

Por fim, gostaria de dedicar este trabalho a todas as tripulações que passaram pelos hangares e aeronaves do 1º Esquadrão de Helicópteros Antissubmarino, uma verdadeira escola que forjou meus valores e conhecimentos profissionais, servindo de base e motivação para este trabalho.

“Só há uma coisa mais difícil do que pôr na cabeça de um militar uma ideia nova, é tirar a antiga”.

*Liddel Hart*

## RESUMO

O presente estudo analisa a evolução da estratégia naval brasileira após a Guerra Fria, destacando a importância do Saliente Nordestino (SN) e sua área marítima de interesse, que possuem relevância geoestratégica devido à formação do estreitamento do Atlântico, conhecido como “Garganta do Atlântico,” e à divisão do litoral brasileiro em duas porções: o litoral setentrional e o meridional. Utilizando o modelo estratégico “*Ends, Ways, Means*,” o trabalho confronta as teorias mais recentes de Marinhas Modernas e Pós-Modernas com quatro eventos de significância nacional que evidenciam, do ponto de vista histórico, a relevância do SN para o Poder Naval (PN) do Brasil. A dissertação explora a adaptação das novas Tarefas Básicas do Poder Naval (TBPN) da Marinha do Brasil (MB) às demandas contemporâneas, como a proteção das Linhas de Comunicação Marítima (LCM) e a defesa contra ameaças híbridas, além de outras vulnerabilidades de interesse da defesa naval. Além disso, são abordados projetos estratégicos, como o SISGAAz e as Fragatas da Classe Tamandaré (FCT), como possíveis soluções para o problema estratégico do Brasil. Esses projetos são fundamentais para fortalecer o monitoramento, controle e presença da Marinha do Brasil na Amazônia Azul. A análise sugere que o SN desempenha um papel muito relevante na segurança marítima nacional, destacando a necessidade de estudos comparativos aprofundados entre as áreas marítimas de interesse que compõem o entorno estratégico, de forma a dar mais robustez à estratégia de defesa nacional. A dissertação conclui que a MB deve continuar aprimorando suas capacidades de resposta aos desafios emergentes, garantindo a soberania e a proteção dos interesses nacionais no cenário global atual.

**Palavras-chave:** Estratégia Naval Brasileira. Saliente Nordestino. Poder Naval. Amazônia Azul. Linhas de Comunicação Marítima. Segurança Marítima. Marinhas Modernas e Pós-Modernas.

## **ABSTRACT**

### **The saliente nordestino in the context of 21st-century naval strategy**

This study examines the evolution of Brazilian naval strategy after the Cold War, highlighting the significance of the Saliente Nordeste (SN) and its maritime area of interest, which hold geostrategic importance due to the formation of the Atlantic Narrows, known as the “Atlantic Throat,” and the division of the Brazilian coastline into northern and southern sections. Utilizing the “Ends, Ways, Means” strategic model, the work contrasts the latest theories of Modern and Post-Modern Navies with four nationally significant events that historically underscore the SN's relevance to Brazil's Naval Power (PN). The dissertation explores the adaptation of the Brazilian Navy's (MB) new Basic Naval Power Tasks (TBPN) to contemporary demands, such as the protection of Maritime Communication Lines (LCM) and defense against hybrid threats, in addition to other vulnerabilities pertinent to naval defense. Furthermore, strategic projects like the SISGAAz and the Tamandaré Class Frigates (FCT) are discussed as potential solutions to Brazil's strategic challenges. These projects are essential for enhancing the Brazilian Navy's monitoring, control, and presence in the Blue Amazon. The analysis suggests that the SN plays a crucial role in national maritime security, emphasizing the need for in-depth comparative studies among strategic maritime areas to strengthen defense strategies. The dissertation concludes that the Brazilian Navy must continue to enhance its capabilities to respond to emerging challenges, ensuring sovereignty and protecting national interests in the current global scenario.

**Keywords:** Brazilian Naval Strategy. Saliente Nordeste. Naval Power. Blue Amazon. Maritime Communication Lines. Maritime Security. Modern and Post-Modern Navies.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Cooperação VERSUS Conflito: Paz, Tensão, Crise, Conflito Armado..	62
Figura 2 - Espectro dos Conflitos – FDM.....	62
Figura 3 - Tarefas Básicas do Poder Naval – TBPN.....	63
Figura 4 - Campos de Atuação do Poder Naval – CAPN.....	63
Figura 5 - Saliente Nordestino.....	64
Figura 6 – SISGAAz.....	64
Figura 7 - Situação da Marinha de Guerra brasileira em setembro de 1939.....	65
Figura 8 - Navios incorporados a FNNE através do “ <i>Land and Lease Act</i> ”.....	66
Figura 9 - Estreitamento Natal-Dakar.....	67
Figura 10 - Contratorpedeiro “ <i>Tartu</i> ” da Marinha Francesa.....	67
Figura 11 - Guerra da Lagosta.....	68
Figura 12 - Força Naval francesa no litoral do Senegal.....	68
Figura 13 - Principais unidades da Marinha do Brasil (fevereiro de 1963).....	69
Figura 14 - Manchetes de jornais durante a crise.....	70
Figura 15 - Local do acidente AF 447.....	71
Figura 16 - Navios na cena de ação SAR.....	72
Figura 17 - Organograma da coordenação operacional do GAA.....	73
Figura 18 - Modelo: “ <i>Ends, Ways and Means</i> ”.....	73
Figura 19 - Entorno Estratégico do Brasileiro.....	74
Figura 20 - Importância Estratégica do Atlântico Sul - Áreas Focais.....	75
Figura 21 - Áreas de Jurisdição dos Distritos Navais.....	75
Figura 22 – Ameaças.....	75
Figura 23 - Riquezas e Vulnerabilidades.....	76
Figura 24 - Rotas de Aviação Civil no Mundo.....	76
Figura 25 - Potências Extrarregionais no Atlântico Sul.....	77

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Novas ameaças segundo Almirante Campos (2020), adaptado.....	41
Quadro 2 - Vulnerabilidades segundo Almirante Wieland (2022), adaptado.....	42

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

2ªGM	–	Segunda Guerra Mundial
AF-447	–	<i>Air France Flight 447</i>
AJB	–	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANP	–	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
AENAV	–	Avaliação Estratégica Naval
BID	–	Base Industrial de Defesa
CAPN	–	Campos de Atuação do Poder Naval
CEEEEx	–	Centro de Estudos Estratégicos do Exército
CODEPE	–	Comissão de Desenvolvimento da Pesca
COMPAAz	–	Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul
COVID-19	–	<i>Coronavirus Disease 2019</i>
CREDEN	–	Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional
CS	–	Caça-Submarino
EDM	–	Estratégia Defesa Marítima
EGN	–	Escola de Guerra Naval
EMD	–	Estratégia Militar de Defesa
EMA	–	Estado-Maior da Armada
END	–	Estratégia Nacional de Defesa
EUA	–	Estados Unidos da América
FAB	–	Força Aérea Brasileira
FEB	–	Força Expedicionária Brasileira
FCT	–	Fragatas da Classe Tamandaré
FDM	–	Fundamentos Doutrinários da Marinha

FNNE	–	Força Naval do Nordeste
GAA	–	Grupo de Acompanhamento e Avaliação
GNL	–	Gás Natural Liquefeito
IBAMA	–	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
ICMBio	–	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
ICPM	–	Infraestruturas Críticas do Poder Marítimo
LCM	–	Linhas de Comunicação Marítima
LBDN	–	Livro Branco de Defesa Nacional
MB	–	Marinha do Brasil
MD	–	Ministério da Defesa
MG	–	Marinha de Guerra
MOC	–	<i>Maritime Operation Center</i>
MRE	–	Ministério das Relações Exteriores
OBE	–	Objetivos Estratégicos da EDM
OND	–	Objetivos Nacionais de Defesa
PDN	–	Política de Defesa Nacional
PEM	–	Planejamento Estratégico da Marinha
PEM 2040	–	Plano Estratégico da Marinha até 2040
PMD	–	Política Militar de Defesa
PN	–	Poder Naval
PNC	–	Plano Nacional de Contingência
PND	–	Política Nacional de Defesa
SALVAMAR BRASIL	–	Serviço de Salvamento Marítimo do Brasil
SAR	–	<i>Search and Rescue</i> (Busca e Salvamento)
SECIRM	–	Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar

SISz	–	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
SISPED	–	Sistemática de Planejamento Estratégico de Defesa
SN	–	Saliente Nordeste
TBPN	–	Tarefas Básicas do Poder Naval
TO	–	Teatro de Operações
ZEE	–	Zona Econômica Exclusiva

## SUMÁRIO

1	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	13
2	<b>A ESTRATÉGIA NAVAL EM EVOLUÇÃO</b> .....	15
2.1	MARINHAS MODERNAS E PÓS-MODERNAS.....	16
2.2	AS NOVAS TAREFAS BÁSICAS DO PODER NAVAL (TBPN).....	18
2.3	A ESTRATÉGIA NAVAL BRASILEIRA NO SEC. 21.....	20
2.3.1	A Importância Estratégica do Saliente Nordeste na END.....	21
2.4	DEFESA PROATIVA.....	22
2.5	CONCLUSÕES PARCIAIS.....	23
	.....	
3	<b>O SALIENTE NORDESTINO E A SUA ÁREA MARÍTIMA DE INTERESSE...</b>	<b>25</b>
3.1	O TRAMPOLIM DA VITÓRIA.....	26
3.1.1	O Choke Point de Natal.....	28
3.2	A GUERRA DA LAGOSTA.....	29
3.2.1	A Guerra do Atum.....	32
3.3	A MAIOR OPERAÇÃO SAR JÁ REALIZADA NO BRASIL.....	33
3.3.1	As Ilhas Oceânicas.....	36
3.4	O DERRAMAMENTO DE ÓLEO DE 2019.....	37
	.....	
3.4.1	As Novas Ameaças.....	39
3.5	CONCLUSÕES PARCIAIS.....	41
4	<b>O SALIENTE NORDESTINO NO CONTEXTO DA ESTRATÉGIA NAVAL.....</b>	<b>42</b>
4.1	ENTORNO ESTRATÉGICO E AMBIENTE OPERACIONAL.....	42
4.2	RISCOS E AMEAÇAS.....	44
4.3	MODELO ESTRATÉGICO (Ends, Ways, Means).....	45
4.3.1	Objetivos (Ends).....	45
4.3.2	Concepção Estratégica (Ways).....	46
4.3.3	Meios (Means).....	48
4.4	CONCLUSÕES PARCIAIS.....	49
5	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>51</b>
	<b>REFRÊNCIAS</b> .....	<b>53</b>
	ANEXO A – Lista de Figuras e Ilustrações.....	60
	ANEXO B – Objetivos Estratégicos da Estratégia de Defesa Marítima.....	76

## 1 INTRODUÇÃO

No século 21, os oceanos recuperaram sua importância estratégica na geopolítica global. Conflitos no Oriente Médio, como as ameaças do grupo rebelde Houthi no Mar Vermelho, perturbam o comércio mundial e ressaltam a necessidade de uma presença naval robusta para garantir a liberdade de navegação. A crescente competição naval entre os Estados Unidos da América (EUA) e a China, especialmente, em torno de Taiwan, a guerra da Ucrânia no Mar Negro, a pandemia de *Coronavirus Disease 2019* (COVID-19) e outros eventos, como o incidente no Canal de Suez (2021), evidenciam a vulnerabilidade das cadeias globais de fornecimento e transporte.

Neste contexto contemporâneo, a Estratégia Naval tem passado por transformações significativas desde o fim da Guerra Fria (1947–1991). Teóricos como Harold Kearsley e Geoffrey Till apontam para uma transição do paradigma de Marinha Moderna para o de Marinha Pós-Moderna em um mundo cada vez mais globalizado. Esta mudança de paradigma é caracterizada pela crescente importância das Linhas de Comunicação Marítima (LCM)<sup>1</sup> e do comércio global, além de novos fenômenos como a infraestruturação e territorialização do mar e a emergência de novas ameaças que não são mais representadas exclusivamente por outras marinhas de guerra.

Apesar dos avanços tecnológicos e das sociedades pós-industriais<sup>2</sup> reduzirem a importância dos fatores geográficos, o ambiente físico, especialmente, os oceanos permanecem cruciais na política internacional. Os oceanos facilitam a geração de riqueza, mantêm rotas marítimas essenciais e permitem a projeção de poder global. A globalização e a internet aumentaram significativamente o fluxo de informações e transações comerciais, intensificando a interdependência entre as nações. Esse cenário promoveu um crescimento extraordinário do transporte marítimo, que continua sendo a espinha dorsal do comércio mundial, assim, reativando as velhas rotas marítimas sul atlânticas (EGN, 2020, p. 60, 79).

---

1 Linhas de Comunicação Marítima (LCM) desempenham papel essencial na segurança e prosperidade global, pois constituem rotas estratégicas para o transporte de mercadorias e recursos, vitais tanto para a economia quanto para a projeção de poder e segurança de nações marítimas. (Till, 2018a).

2 Sociedades pós-industriais são aquelas em que a economia se baseia predominantemente na produção de serviços e na geração de conhecimento, em contraste com as sociedades industriais, que são centradas na produção de bens manufaturados (Bell, 1973).

A área marítima adjacente ao Saliente Nordestino (SN) é uma região de muita importância geoestratégica para o Brasil, servindo como um ponto crucial de passagem entre os hemisférios norte e sul, bem como entre a África e a América do Sul, formando a chamada “Garganta Atlântica”. Esta área divide o litoral brasileiro em duas porções distintas: a setentrional e a meridional. Além disso, o SN é fundamental para a segurança das rotas de comércio sul atlânticas mencionadas e para a projeção do poder naval brasileiro.

O objetivo desta dissertação é analisar a área marítima adjacente ao SN do Brasil, tomando como base eventos históricos recentes de emprego do Poder Naval para verificar sua importância para a estratégia marítima. Para tal, se abordará o paradigma entre Marinhas Modernas e Pós-Modernas e como se chega às novas Tarefas Básicas do Poder Naval (TBPN) delineadas no documento Estado-Maior da Armada (EMA) -301-Fundamentos Doutrinários da Marinha (FDM) (Brasil, 2023a).

Esta dissertação está organizada em quatro capítulos, além desta introdução. No Capítulo 2, explorara-se o paradigma já mencionado, analisa-se as novas TBPN, os Campos de Atuação do Poder Naval (CAPN) e a evolução do pensamento estratégico naval brasileiro após a Guerra Fria, além do conceito de defesa proativa.

No Capítulo 3, examina-se a área marítima e os quatro principais eventos ocorridos de interesse do Poder Naval (PN) desde a 2ª Guerra Mundial (2ªGM) e como eles demandaram a atuação da Marinha do Brasil (MB).

No Capítulo 4, confronta-se os eventos e análises teóricas estudadas, com vistas ao modelo (*framework*): Objetivos ou Finalidade (*Ends*), Concepção Estratégica (*Ways*) e Meios (*Means*), realizando uma análise do ambiente estratégico e operacional, seus três tipos de ameaças.

Ao final, espera-se compreender melhor o emprego do PN, sua disposição estratégica no território, em especial no SN devido a sua importância, de modo a fazer frente as novas ameaças, levando em conta as novas TBPN e o mundo atual globalizado, com ênfase no nosso entorno estratégico. Ao atingir esse propósito, possivelmente abrir-se-á caminho para uma reavaliação da Estratégia Nacional de Defesa (END), reconhecendo a relevância estratégica do SN.

## 2 A ESTRATÉGIA NAVAL EM EVOLUÇÃO

A MB adaptou seu planejamento de meios para se alinhar à nova realidade global após o fim da Guerra Fria. A ameaça submarina soviética havia desaparecido e os Estados Unidos da América (EUA) emergiram como única superpotência, adquirindo uma maior liberdade em sua política externa (Vidigal, 2002, p. 71).

O Almirante Mario César Flores sintetizou bem a situação estratégica pós-Guerra Fria em sua exposição “A Marinha no Cenário Brasileiro Atual”:

**[...] Com o passar do tempo, ganhou corpo o sentimento de que as concepções decorrentes da experiência da 2ª Guerra e da Guerra Fria já não bastavam.** O colapso da União Soviética e a implausibilidade da hipótese de guerra clássica na América do Sul sugerem ser diminuta a probabilidade de campanhas como as do passado. [...] **Hoje parece mais razoável enfatizar genericamente a defesa da fronteira marítima**, cuja operacionalização exige bons submarinos (daí a importância que atribuímos à propulsão nuclear). **Ela comporta também alguma utilidade aos navios que dominaram a ótica anterior, os navios escolta, que são, aliás, os que melhor atendem eventual cooperação brasileira em patrulha e bloqueio para o controle da ordem marítima em áreas conflitadas [...]** (Flores, exposição feita no Seminário de Articulação das Ações do Governo Federal, a 15/05/1992 apud Vidigal, 2002, p.80, grifo nosso).

No contexto brasileiro, o Almirante Flores reconhece após o fim da Guerra Fria que a ameaça submarina centrada nas experiências da 2ªGM e na ameaça soviética já não correspondiam às necessidades contemporâneas. Embora preciso, esse reconhecimento demorou a ser internalizado em termos doutrinários<sup>3</sup>.

A estratégia naval permanece, frequentemente, presa a paradigmas ultrapassados até que eventos disruptivos como o fim da Guerra Fria forcem uma reavaliação da prática naval (Coutau-Bégarie, 2010).

Em 1991, a Avaliação Estratégica Naval (AENAV)<sup>4</sup>, foi revisada e, segundo Vidigal (2002, p. 84), esse documento estabelecia, de forma abrangente, que a estratégia seria defensiva e os objetivos nacionais conservadores, ou seja, o Brasil é um Estado conformado com o *status quo*, não sendo um Estado “subversivo”<sup>5</sup> em termos estratégicos.

3 “A doutrina caracteriza-se por um conjunto de princípios, conceitos, normas e procedimentos, fundamentado principalmente na experiência, destinado a estabelecer linhas de pensamento e a orientar as ações, exposto de forma integrada e harmônica” (Brasil, 2023a, Introdução, p. V).

4 “Na AENAV é executado o exame da ambiência nacional e internacional, a fim de identificar os fatores que possuam influência no alcance da Missão da Marinha.” (Oliveira, 2000, p. 179).

5 Em termos estratégicos, “subversivo” implica ações ou políticas que visam desestabilizar, modificar ou derrubar a ordem vigente, seja por meio de meios militares, políticos ou econômicos. (Vidigal, 2002).

Essa nova Avaliação reconhece que o Planejamento Estratégico da Marinha (PEM) não está mais adequado ao seu propósito e expressa preocupação com a ausência de diretrizes superiores. O documento também destaca a necessidade de um avanço tecnológico no planejamento estratégico, empregando técnicas modernas como a previsão de cenários futuros (Vidigal, 2002, p. 83).

Em 1996, a Política de Defesa Nacional (PDN) fixou objetivos de defesa nacional e ressaltou a importância da Força Militar. Em 1999, com a criação do Ministério da Defesa (MD), os Ministérios da Marinha, Exército e Aeronáutica foram substituídos por Comandos subordinados ao Ministro da Defesa, que passou a expedir a Política Militar de Defesa (PMD) e a Estratégia Militar de Defesa (EMD) (Vidigal, 2002).

Depreende-se que o processo de desenvolvimento estratégico doutrinário internalizado hoje com os FDM e Estratégia de Defesa Marítima - EDM (Brasil, 2023b) foi influenciado, desde aquela época, pelos Almirante Flores e Vidigal.

## 2.1 MARINHAS MODERNAS E PÓS-MODERNAS

As Marinhas Modernas surgiram durante e após as grandes guerras mundiais, centrando-se em plataformas tecnologicamente avançadas, como grandes navios de batalha e porta-aviões. Projetadas para conflitos em larga escala, elas enfatizam a projeção de poder e o engajamento em guerras convencionais, operando com uma estrutura hierárquica rígida e dependente de infraestrutura e logística complexas (Kearsley, 1992).

No século 20, o desenvolvimento tecnológico ampliou a capacidade do poder naval dos Estados de influenciar eventos globais. Nesse período, os modos de atuação e emprego das marinhas foram redefinidos, intensificando o intercâmbio entre países (Kearsley, 1992, p. xii-xiii *apud* Ferreira, 2011, p. 35).

As Marinhas Pós-Modernas, conforme ampliado por Geoffrey Till nas edições subsequentes de seu livro *Sea Power* (2009, 2013, 2018b), adaptaram-se às mudanças no ambiente de segurança global pós-Guerra Fria. Essas forças navais focam em operações multinacionais, manutenção da paz e resposta a crises não convencionais, como pirataria e terrorismo marítimo.

Till delineou a transição de marinhas voltadas para conflitos de alta intensidade para as que também asseguram a segurança do comércio marítimo global e realizam operações de paz (2009). Na 3ª edição (2013), o conceito é refinado com exemplos contemporâneos, mostrando como diferentes marinhas se adaptam a ameaças emergentes e mudanças na geopolítica mundial. Já na 4ª edição (2018b), Till analisa detalhadamente as mudanças nas doutrinas navais e a importância crescente das operações multinacionais e da segurança do comércio marítimo.

Essas Marinhas utilizam tecnologias avançadas para aumentar a eficácia operacional. Com recursos limitados e necessidade de adaptação, priorizam a flexibilidade, sustentabilidade e integração com outras forças e agências. Também operam em águas verdes e azuis<sup>6</sup>, refletindo uma abordagem diversificada e adaptativa às ameaças contemporâneas (Till, 2018b).

No século 21, a globalização, impulsionada pelo transporte marítimo e pelas novas tecnologias de comunicação, torna a influência do mar ainda mais relevante. O planejamento das marinhas e operações navais futuras deve considerar esta realidade: o mundo globalizado dependerá cada vez mais do comércio marítimo. A segurança marítima internacional e as operações navais terão, portanto, um peso maior do que antes (Till, 2009, p. 1-3 *apud* Ferreira, 2011, p. 40).

Em síntese, o Almirante Renato Rangel Ferreira (2011) identificou que as marinhas do futuro se dividirão em dois modelos: “[...] as **Marinhas Modernas** com foco no combate contra outras marinhas e as **Marinhas Pós-Modernas** que visam garantir a segurança do sistema de comércio marítimo global [...]” (Ferreira, 2011, p. 82, grifo nosso).

É crucial destacar que o paradigma das Marinhas Modernas e Pós-Modernas não é binário; há um espectro de atuação e emprego das forças navais que transita entre esses conceitos. Geoffrey Till (2018b) resume esse espectro em uma graduação que vai desde tempos de Paz (*Normal*), passando por Tensão (*Strain*) e Crise (*Crisis*), até chegar ao Conflito Armado (*War*), observar figura 1 (Anexo A).

O General Tomás Miguel Miné Ribeiro Paiva (Paiva, 2023), Comandante do Exército, em audiência pública na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CREDEN) de 2023, trouxe que alguns países não falam mais em paz ou

---

<sup>6</sup> As marinhas de águas azuis são capazes de operar globalmente, enquanto as de águas verdes operam regionalmente e as de águas marrons se restringem a rios e áreas costeiras (nota do autor).

paz relativa, crise ou guerra, mas em “competição”. Mesmo em tempos de paz, há uma constante competição entre potências. O ambiente internacional evolui agora entre um estado de competição, crise e guerra. Este conceito, acompanhado dos conceitos de “Zona Cinza” e “Guerra Híbrida” estão em aprimoramento na MB, conforme os Fundamentos Doutrinários da Marinha (Brasil, 2023a), ver figura 2 (Anexo A).

Voltando a nossa discussão primordial, a divisão entre marinhas modernas e pós-modernas é descrita por outras nomenclaturas que enfatizam suas diferenças em posturas e concepções. Alguns exemplos incluem: tradicionais versus não tradicionais, convencionais versus não convencionais, centradas no Estado versus centradas no sistema. Till (2018b) identificou como mais significativa a distinção entre marinhas competitivas e colaborativas.

A transição de Marinhas Modernas para Pós-Modernas reflete a adaptação às mudanças no ambiente de segurança global e do comércio marítimo. Essa transição não é uma via de mão única, mas uma balança que oscila entre os dois paradigmas. O combate entre Forças Navais ainda é crucial e não pode ser negligenciado, contudo, a interdependência global e as novas ameaças exigem adaptabilidade<sup>7</sup> no emprego.

A conjuntura global e a estratégia adotada determinarão a posição no espectro relatado. Uma estratégia que consiga integrar melhor capacidades de uma Marinha Moderna e Pós-Moderna permitirá enfrentar os desafios contemporâneos e consolidar a posição do Brasil de maneira mais efetiva.

## 2.2 AS NOVAS TAREFAS BÁSICAS DO PODER NAVAL (TBPN)

A concepção das TBPN surgiu a partir da iniciativa do Almirante Stansfield Turner, da Marinha Norte-Americana (USN), demonstrar os resultados (*outputs*) que as marinhas devem produzir. Segundo Turner:

Medir o valor do output em termos de objetivos nacionais permite ao país decidir racionalmente como alocar seus recursos para a marinha. Categorias de input, como recursos humanos, navios, aeronaves e adestramento, são de pouca ajuda para determinar por que precisamos de uma marinha ou, caso precisemos, qual deveria ser seu tamanho e o que ela deve estar preparada para fazer (Turner, 1974, p. 2, apud Ferreira, 2011).

---

<sup>7</sup> Adaptabilidade é a capacidade que engloba as características de flexibilidade e versatilidade do PN (Brasil, 2023a).

As TBPN foram concebidas para evoluir conforme o emprego planejado para cada marinha. Turner destaca: “As marinhas não tiveram sempre cada uma dessas tarefas (as TBPN) e nem é provável que esta lista de tarefas seja definitiva” (Turner, 1974, p. 3, *apud* Ferreira, 2011).

De acordo com Ferreira (2011), essa abordagem foi essencial para a modernização das marinhas e a adaptação às novas realidades estratégicas: “As TBPN foram desenvolvidas para refletir a evolução e a adaptação das marinhas às demandas de um cenário estratégico em constante mudança” (Ferreira, 2011, p. 13).

As TBPN são fundamentais para orientar o desenvolvimento doutrinário em todos os níveis, agrupando atividades interdependentes que cumprem os Objetivos Estratégicos<sup>8</sup> (OBE). Essas tarefas são classificadas por semelhança e podem ser ordenadas em uma gradação de uso da força, da mais alta para a mais baixa, facilitando a priorização no planejamento da Força, sem prescindir da importância da letalidade na essência do emprego da Força Naval (Brasil, 2023a).

Até então, na MB, não havia um documento doutrinário que definisse claramente o conceito de TBPN, recorrendo-se sempre à concepção do Almirante Turner. As novas TBPN da MB (figura 3 – Anexo A) representam um avanço significativo na estruturação da doutrina naval, proporcionando uma base sólida para o planejamento estratégico e operacional.

Por outro lado, os CAPN estabelecem as diretrizes de emprego da Força em um nível estratégico, considerando as Capacidades Estratégicas e os Efeitos do Poder Naval para alcançar os OBE (Anexo B) definidos na EDM. Este conceito ajuda a compreender a abrangência das operações do Poder Naval brasileiro e facilita a comunicação estratégica tanto com o público interno quanto externo. Dessa forma, o Poder Naval é empregado nos seguintes Campos de Atuação: Defesa Naval, Segurança Marítima, Diplomacia Naval e Apoio às Ações do Estado, conforme ilustrado na figura 4 (Anexo A).

Estas novas concepções doutrinárias facilitam a definição de prioridades e asseguram que a MB esteja bem-posicionada para responder às novas demandas de um cenário estratégico global em constante evolução.

---

<sup>8</sup> Objetivos Estratégicos da Marinha (OBE) são amplos direcionamentos a serem seguidos para o cumprimento de sua Missão (Brasil, 2023b).

## 2.3 A ESTRATÉGIA NAVAL BRASILEIRA NO SEC. 21

Ao longo de sua história, a MB passou por três fases distintas. A primeira fase, iniciada com a independência e encerrada com a chegada da esquadra de 1910, foi marcada pela hegemonia política da Marinha. A segunda fase, que durou até 1977 com a denúncia do Acordo Militar Brasil-Estados Unidos, foi influenciada pela proeminência dos EUA e pela ênfase na guerra antissubmarino (após 1942), impactando doutrina, treinamento e reaparelhamento. A terceira fase, caracteriza-se pela busca de autonomia estratégica (Vidigal, 2002, p. 4).

- Fase da Influência Inglesa (1822–1910)
- Fase da Influência Norte-Americana (1910–1977)
- Fase do Pensamento Autônomo da Estratégia Naval (1977- [...])

Durante o segundo mandato do presidente Lula, a aprovação da Estratégia Nacional de Defesa (END) em 2008, marcou uma nova fase na construção e aplicação do poder naval brasileiro. Derivada da Política Nacional de Defesa (PND), voltada para ameaças externas, a END estabeleceu os Objetivos Nacionais de Defesa (OND), refletindo diretrizes nacionais mais centradas e ativas, sob a liderança direta do governo (Brick; Nogueira, 2017).

A promulgação da PNDEND 2020 ratificadas pelo Congresso em 2024, denota a contínua a evolução das diretrizes de defesa do país. Desenvolvida através da Sistemática de Planejamento Estratégico de Defesa (SISPED) (Brasil, 2015), a PND/END 2020 foca em tecnologias emergentes, como cibersegurança e inteligência artificial, além de uma ênfase maior na cooperação internacional e na proteção da Amazônia Azul. Essas mudanças refletem uma adaptação às novas ameaças e desafios globais, garantindo que a defesa nacional esteja alinhada com as necessidades contemporâneas (Brasil, 2024).

A END, também direciona uma reorganização das Forças Armadas baseada em capacidades operacionais, destacando, para a Marinha, o desenvolvimento da propulsão a partir de um reator nuclear. Além disso, um segundo pilar estratégico envolve a reorganização da indústria nacional de defesa ou Base Industrial de Defesa (BID), garantindo que as necessidades de equipamentos das Forças Armadas, sejam atendidas com tecnologia de domínio nacional (Brick; Nogueira, 2017).

Este período, desde 2008 até hoje, reflete um amadurecimento do pensamento estratégico naval brasileiro, decorrente da busca por autonomia na fase anterior. O planejamento dos meios baseado em capacidades deve focar nos resultados para a sociedade, que se materializam nas novas TBPN.

A END reafirma a importância de uma capacidade defensiva robusta e moderna, bem como a capacidade de projeção no entorno estratégico do Brasil e na defesa dos interesses marítimos em cenários regionais e globais (Brasil, 2024).

Essa abordagem da END, oferece boas diretrizes que faltaram ao Almirante Flores em 1992 (*apud* Vidigal, 2002), mas ainda não resolve completamente o dilema de transição ou balanço entre Marinhas Modernas e Pós-Modernas. Talvez seja mais eficaz estudar o entorno estratégico por região, mantendo o foco nos resultados para a sociedade e para o Estado (TBPN ou *output*).

### 2.3.1 A Importância Estratégica do Saliente Nordestino na END

A área do SN, representada na figura 5 (Anexo A), não foi considerada prioritária na END original de 2008. No entanto, o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) de 2012 reconhece sua importância ao descrever o SN no contexto do Atlântico Sul. Este reconhecimento decorre da posição geoestratégica do Saliente Nordestino, referido como a “Garganta Atlântica”, servindo como ponto crucial de passagem entre os hemisférios norte e sul, bem como entre a África e a América do Sul (Brasil, 2012).

A PND de 2005, estabeleceu como prioritárias áreas com maior poder político e econômico, além da Amazônia e do Atlântico Sul (Brasil, 2005). A END de 2008, também colocou como objetivos estratégicos áreas de controle de acesso marítimo ao Brasil, incluindo a faixa de Santos a Vitória e a área em torno da foz do rio Amazonas. Embora não mencionada especificamente, a relevância do Saliente Nordestino, é implícita devido à sua localização estratégica e suas funções de segurança marítima (Brasil, 2008).

No conceito estratégico da Estratégia de Defesa Marítima (EDM - Brasil, 2023b), a área marítima entre o SN e a costa ocidental africana (“Garganta Atlântica”) é citada como uma de três espaços marítimos importantes, que levaram a

delimitar a fronteira do nosso entorno estratégico no paralelo 16° norte. Os outros são Mar do Caribe e o litoral brasileiro do Hemisfério Norte.

A inclusão do SN em documentos estratégicos como a PND, LBDN e a EDM enfatiza sua relevância, especialmente em relação à defesa do Atlântico Sul e à segurança das rotas marítimas<sup>9</sup>. Isso se torna ainda mais evidente quando se considera que a região serve como um ponto de passagem crítico para comércio marítimo global, onde os navios trafegam entre os hemisférios norte e sul. Ao longo deste trabalho, enfatizaremos ainda mais esta questão.

## 2.4 DEFESA PROATIVA

A Defesa Proativa é um conceito estratégico essencial no contexto da Amazônia Azul e das áreas estratégicas como o Pré-Sal. Essa abordagem se diferencia da defesa reativa, ao enfatizar a necessidade de antecipação e agilidade decisória, para neutralizar ameaças antes que se concretizem. Em termos operacionais, a Defesa Proativa da Amazônia Azul se baseia no **trinômio monitoramento/controle, mobilidade e presença** (Judice, 2015, 2018, grifo nosso).

Segundo o Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040), a Defesa Proativa envolve um conjunto de ações coordenadas, que visam monitorar, controlar e proteger os espaços marítimos estratégicos. Isso inclui o uso de tecnologias avançadas de monitoramento, como o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), que integra sensores e sistemas colaborativos para garantir uma vigilância contínua e eficaz sobre as águas jurisdicionais brasileiras (Brasil, 2020a).

A efetividade desse conceito, exige uma estrutura de comando ágil e integrada, capaz de conjugar rapidamente os recursos disponíveis para enfrentar qualquer ameaça. Isso inclui a mobilidade e a presença de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais que possam ser deslocados rapidamente para áreas de interesse estratégico ou que já estejam lá (Rodrigues, 2021).

A ativação do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz), em 2021 pela MB, deu-se decorrente do derramamento de óleo de 2019 no nordeste brasileiro e transformou o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) em um comando mais robusto, integrando-se ao Comando de

---

<sup>9</sup> O mesmo que Linhas de Comunicações Marítimas (LCM).

Operações Navais. O COMPAAz utiliza o conceito de *Maritime Operation Center*<sup>10</sup> e através do SISGAAz, figura 6 (Anexo A), aprimorou o monitoramento, controle e proteção, incrementando a Consciência Situacional Marítima (Brasil, 2021).

A combinação dos elementos monitoramento/controle, mobilidade e presença (Defesa Proativa), permite uma resposta rápida e uma dissuasão efetiva contra adversários e ameaças contemporâneas. A agilidade decisória, impulsionada por um comando unificado, garante que ações de defesa ao nível operacional sejam tomadas de forma tempestiva e eficaz, assegurando a proteção da Amazônia Azul e dos espaços marítimos de interesse.

No próximo capítulo, a análise dos eventos envolvendo o espaço marítimo adjacente ao SN permitirá avaliar os aspectos de mobilidade e permanência desse conceito.

## 2.5 CONCLUSÕES PARCIAIS

A Estratégia Naval brasileira evoluiu significativamente entre 1991, 2008 e 2023. O foco na defesa contra ameaças submarinas herdadas da Guerra Fria começou a mudar com o pensamento do Almirante Flores em 1991 e 1992. Em 2008, a END redefiniu prioridades, enfatizando a autonomia estratégica e a proteção da Amazônia Azul, aspectos que se consolidaram mais ainda com a adoção das novas TBPN em 2023.

A adoção das novas TBPN, a partir de documentos doutrinários como os FDM e EDM, consolidou esse pensamento estratégico, adaptando-se às novas missões de uma marinha pós-moderna e equilibrando defesa nacional e segurança marítima no papel dual da MB atualmente.

A Defesa Proativa, nesse contexto, surge como um imperativo estratégico para a proteção dos espaços marítimos de interesse, especialmente na Amazônia Azul. A capacidade de antecipar e neutralizar ameaças multifacetadas e complexas, antes que se tornem críticas, define a eficácia de um sistema defensivo moderno e robusto. Tomar a iniciativa no nível estratégico é crucial para que os níveis

---

10 Estrutura de comando e controle (C<sup>2</sup>) utilizada pelas forças navais para gerenciar operações marítimas. Serve como um centro de coordenação onde informações de diversas fontes são coletadas, analisadas e disseminadas para apoiar a tomada de decisões em tempo real (nota do autor).

operacional e tático consigam proteger, de forma proativa, os nossos espaços marítimos de interesse.

### 3 O SALIENTE NORDESTINO (SN) E A SUA ÁREA MARÍTIMA DE INTERESSE

Neste capítulo, trataremos do objeto, ou seja, o Promontório Nordestino ou ainda o SN<sup>11</sup>, a qual é a porção do continente sul-americano mais próxima da África. Esta região projeta-se estrategicamente no Oceano Atlântico, formando a chamada “Garganta do Atlântico”<sup>12</sup>, já citada no capítulo 2. Esta posição divide nosso litoral em duas porções: a setentrional, que se confronta com o Atlântico Norte e a extremidade sudeste do mar do Caribe, e a meridional, situado inteiramente no Atlântico Sul (Pesce, 2012, p. 91).

Historicamente, o Nordeste brasileiro desempenhou um papel significativo desde a era das grandes navegações e descobrimentos, sendo a primeira região alcançada pelos navegadores portugueses em 1500.

Sua proximidade com a Europa e outras regiões, o tornou um alvo para diversas potências estrangeiras ao longo dos séculos. Exemplos disso incluem a invasão holandesa em Pernambuco, em 1630, o projeto da França Equatorial no Maranhão, em 1612, e as ocupações do arquipélago de Fernando de Noronha nos séculos 17 e 18 (Regiani, 2024).

Reconhecendo a relevância histórica mencionada, nas próximas seções analisaremos a importância estratégica desta área marítima em um contexto contemporâneo. Para atingir esse objetivo, serão examinados quatro grandes eventos de “significância nacional”<sup>13</sup> desde a 2ª GM, que envolveram o emprego da MB em segurança marítima e defesa naval.

---

11 Militares brasileiros, especialmente do Comando Militar do Nordeste (CMNE), utilizam preferencialmente o termo “saliente nordestino” por ser mais preciso e alinhado com a terminologia e conceitos empregados na doutrina de defesa e segurança nacional. O termo promptório é mais utilizado por pensadores geopolíticos (nota do autor).

12 Carlos de Meira Mattos, General brasileiro e pensador geopolítico, foi pioneiro em chamar atenção para a importância estratégica dessa região, cunhando o termo “Garganta do Atlântico” para se referir ao estreitamento entre Brasil e África no Atlântico Sul (nota do autor).

13 O Almirante Marcelo Francisco Campos (2022) empregou o termo “significância nacional” para descrever o derramamento de óleo de 2019, que teve impactos graves e extensivos ambientais, econômicos e sociais, exigindo uma resposta a nível federal coordenada, num evento que afetou os interesses estratégicos do país.

### 3.1 O TRAMPOLIM DA VITÓRIA

Nesta seção, analisaremos o emprego do Poder Naval (PN) brasileiro, ou Marinha de Guerra<sup>14</sup> (MG) como era conhecida na época, focando na importância estratégica da região Nordeste. Em 1939, com o início da 2ªGM, o Brasil era um país subdesenvolvido, com poucas indústrias e vias de comunicação terrestres limitadas. A economia brasileira dependia fortemente do comércio marítimo, mais até do que atualmente, e das “rotas de comunicação pelo mar”<sup>15</sup> (Assis Filho, 2013).

Naquele período, a MG, composta em sua maioria por navios da Esquadra de 1910, estava tecnologicamente defasada em comparação com outras potências mundiais e concentrada no Rio de Janeiro. A guerra de curso adotada pelos submarinos alemães e italianos no Atlântico Sul, interrompeu seriamente o tráfego marítimo aliado, causando escassez de bens essenciais e racionamento de alimentos e combustíveis para a população brasileira (Assis Filho, 2013).

Diante desse contexto, e dos eventos que antecederam a entrada do Brasil no conflito, a MG teve de reposicionar seus meios navais do Rio de Janeiro para o Nordeste, devido à importância estratégica da região. Um exemplo dessa movimentação foi o envio dos navios mineiros, posteriormente reclassificados como corvetas, da classe “Carioca” para os portos de Salvador, Recife e Natal, onde foram designados para setores de patrulha (Soares, 2010).

No início da 2ªGM, com o Brasil ainda neutro, a Esquadra brasileira mantinha suas atividades no mar, incluindo exercícios, patrulhamento e transportes, e o serviço de vigilância e polícia naval ao longo do extenso litoral (Soares, 2010). Em dezembro de 1941, o ataque japonês a Pearl Harbor, precipitou a entrada dos Estados Unidos na guerra. Consequentemente, o Brasil, alinhando-se aos interesses dos EUA, e em resposta aos ataques de submarinos alemães a navios mercantes brasileiros, declarou guerra às potências do Eixo em agosto de 1942 (Moura, 2012).

Devido à sua posição estratégica no Atlântico Sul, o Brasil era um aliado em potencial para os EUA. Ainda em março de 1941, o congresso estadunidense aprovou a Lei de Empréstimos e Arrendamentos (*Lend and Lease Act*), que ao longo do período de 1942–1945 garantiu ao Brasil novos meios flutuantes, doutrinas

---

14 A Marinha naquela época era denominada MG, posteriormente, essa denominação foi substituída por Marinha do Brasil (Assis Filho, 2013).

15 Hoje o termo mais usado é LCM (nota do autor).

operativas e apoio à construção de navios em caso de guerra. Negociações resultaram na compra de uma usina siderúrgica, criação da Comissão Militar Mista Brasil-EUA e cessão de US\$ 200 milhões em materiais, embrião da Força Naval do Nordeste (FNNE) (Assis Filho, 2013). As Figuras 7 e 8 (Anexo A) mostram a situação da MG e os navios recebidos conforme o “*Lend and lease act*”.

[...] até o final da guerra, o Brasil receberia dos EUA 24 navios de três diferentes classes, concebidos especialmente para o aludido conflito, conforme a seguir discriminados: oito caça-submarinos (CS) classe J—os “caçapau”; oito caça-submarinos classe G—os “caça-ferro”; e oito destróieres de escolta da classe B (ou Bertioga). Os primeiros navios foram recebidos no Brasil em 24 de setembro de 1942: os CS G-1 Guaporé e G-2 Gurupi, incorporados em cerimônia realizada no porto de Natal (Assis Filho, 2013, p. 122).

Embora os EUA desejassem deslocar tropas para o Nordeste brasileiro, devido à ameaça alemã, o Brasil recusou, preferindo receber materiais bélicos. Apesar das negativas, em junho, a Força-Tarefa 3, comandada pelo Almirante Ingram, iniciou operações no Atlântico Sul sem um convênio formal (Assis Filho, 2013).

As negociações, supervisionadas pelo presidente Getúlio Vargas, visaram preservar a soberania e integridade nacional, permitindo o desenvolvimento da estratégia aliada no norte da África e Sicília, trazendo compensações político-militares ao Brasil (INCAER, 2013).

Após as derrotas italianas no norte da África, Hitler deslocou a Divisão Panzer do General Erwin Rommel, revertendo para uma série de vitórias naquele teatro de operações. A situação se tornou crítica, levando ao desembarque americano na porção norte do continente africano em novembro de 1941, temendo o domínio alemão sobre o Magrebe<sup>16</sup> e a possibilidade de usar essa posição como “trampolim” para o Nordeste brasileiro (INCAER, 2013).

O verdadeiro “trampolim” foi o Nordeste brasileiro, que a partir de novembro de 1942, facilitou o desembarque de tropas norte-americanas e inglesas na Líbia e no Marrocos durante a Operação Tocha, resultando na derrota alemã no norte da África. Natal, devido à sua posição estratégica, desempenhou um papel crucial, conectando-se a Dacar, no Senegal, e se tornando a base de operações de

---

16 O Magrebe ou Magreb é a região noroeste da África. O “pequeno Magrebe” inclui Marrocos, Argélia e Tunísia. O “grande Magrebe” inclui também a Mauritânia e Líbia (nota do autor).

aeronaves que transportavam suprimentos para a África e a Europa entre 1942 e 1945, ganhando o apelido de “Trampolim da Vitória”(Leal Neto, 2021).

A importância estratégica do SN, o verdadeiro “trampolim” da guerra, foi essencial para a estratégia aliada, especialmente dos EUA, na proteção do continente americano contra a ameaça do Eixo. A guerra antissubmarino continuou intensa no Atlântico Sul, resultando em pesadas perdas para os aliados, mas também em melhorias significativas em táticas e tecnologias antissubmarino.

Conforme destacado na Ordem do Dia nº 2/2023, do Comando de Operações Navais, a FNNE, sediada em Natal, tinha como principal tarefa garantir a proteção dos comboios que trafegavam entre Trinidad, no Caribe, e Florianópolis. Foram conduzidos, com segurança, 575 comboios, com 3.164 navios mercantes, incluindo a escolta da Força Expedicionária Brasileira (FEB) até Gibraltar (Brasil, 2023c). Nas palavras do Capitão-Tenente Hélio Leôncio Martins, Veterano da FNNE:

A guerra que travamos no mar contra os submarinos do Eixo não incluiu lances heroicos, nem encontros emocionantes com o inimigo. Caracterizou-a a pertinência com que os navios antissubmarino se mantinham no mar, na defesa dos mercantes, e a disposição de enfrentar a monotonia das idas e vindas dos comboios... (Helio Leôncio apud Leal Neto, 2021).

Na subseção a seguir, constatar-se-á a importância da região do SN para o tráfego marítimo como ponto de estrangulamento, fazendo-se uma alusão aos estreitos marítimos representados pelos “*choke points*”. Essa importância geoestratégica da região do SN foi percebida pelos nossos pensadores geopolíticos.

### 3.1.1 O *Choke Point* de Natal

Segundo Albuquerque (2017), “*choke points*” são pontos estratégicos de bloqueio ou controle, geralmente em estreitos marítimos ou vales terrestres, onde o tráfego é obrigado a passar. Exemplos famosos incluem os estreitos de Ormuz, Malaca e Gibraltar. Geografias de ilhas e costas também podem causar afunilamento das rotas marítimas, como na Ilha de Diego Garcia e no Cabo da Boa Esperança, tornando essas áreas estratégicas para o transporte marítimo de petróleo, mercadorias e armas.

Na década de 1950, a geopolítica Therezinha de Castro destacava em suas publicações e palestras “a importância do Atlântico Sul como área pivô da

defesa ocidental, com o Brasil ocupando uma posição estratégica entre as passagens caribenhas e austrais, lembrando o papel do saliente nordestino em defrontação com o litoral ocidental africano (Albuquerque, 2017, p. 527).

Embora o estreitamento de 2.900 km (figura 9 – Anexo A) que separa os continentes não seja tão pronunciado quanto outros “*choke points*” globais, ele torna esta área marítima estratégica, como se comprovou durante a 2ªGM (Albuquerque, 2017).

A importância geoestratégica de Natal, é destacada devido à sua localização estratégica, que facilita a defesa das rotas de comércio sul atlânticas e a segurança nacional. Natal tem sido crucial desde a época colonial, desempenhando papéis importantes na aviação transatlântica e como base militar na 2ªGM. Atualmente, as bases aérea e naval de Parnamirim e Natal são essenciais para operações de vigilância, busca e salvamento, reforçando a importância contínua da cidade na projeção de poder e na logística militar do Brasil, apesar das limitações físicas do Rio Potengi (Albuquerque, 2018).

Devido a essas vantagens, Natal e Parnamirim consolidaram suas bases naval e aérea no pós-guerra. Apesar das dificuldades para a operação de navios de maior tonelage devido à pouca profundidade do canal do rio Potengi, é viável a operação de fragatas leves, como as novas Fragatas da Classe “Tamandaré” (FCT), inclusive com aeronave orgânica embarcada.

### 3.2 A GUERRA DA LAGOSTA

A Guerra da Lagosta, na verdade, foi uma crise diplomática entre Brasil e França, ocorrida entre 1961 e 1963, em torno da captura de lagostas na costa nordestina brasileira. Este evento destacou questões de soberania nacional, direitos de pesca e as complexidades das relações internacionais durante a Guerra Fria.

A região costeira do Nordeste brasileiro é historicamente rica em lagostas, um recurso valioso da nossa Amazônia Azul. Nos anos 1950, os japoneses foram os primeiros a explorar essa riqueza. Após exigências do governo brasileiro para nacionalizar as tripulações de seus barcos, eles passaram a comprar lagostas diretamente dos pescadores locais (Braga, 2004).

Em março de 1961, uma delegação francesa chegou a Recife, supostamente interessada em avaliar as condições de pesca. A Comissão de Desenvolvimento da Pesca (CODEPE) autorizou três barcos franceses (“*Lonk-Ael*”, “*Gotte*” e “*La Tramontane*”) a pesquisar viveiros de lagosta no Nordeste brasileiro por 180 dias, embora a verdadeira intenção fosse a captura predatória (Braga, 2004).

Em setembro daquele ano, o Presidente da Federação dos Pescadores do Ceará, Antônio Sales, alertou o Presidente da República, por meio de uma carta, sobre a possível chegada de 40 barcos franceses, solicitando ações preventivas devido aos métodos prejudiciais utilizados por esses barcos, que ameaçavam a biologia da lagosta e causariam grandes prejuízos econômicos (Braga, 2004).

O Ministério da Agricultura encaminhou ofícios à Marinha e ao Ministério das Relações Exteriores, para impedir a chegada desses barcos. Em novembro, foi solicitada nova licença para pesquisas fora das águas territoriais, permitindo a chegada de mais pesqueiros franceses. No início de 1962, ocorreu o primeiro episódio de apreensão, quando a Corveta Ipiranga apresou o barco francês “*Cassiopée*” por pesca ilegal, mas o barco foi liberado no dia seguinte (Braga, 2004).

Até este primeiro episódio de apresamento, a crise escalou da esfera econômica e da pesca, para o campo diplomático, sem que uma solução fosse encontrada.

Durante as negociações para estabelecer um “*modus vivendi*”<sup>17</sup> sobre a captura da lagosta, a França argumentava que, devido aos saltos, a lagosta deveria ser considerada um peixe e não um recurso da plataforma continental (Braga, 2004).

O Comandante Paulo de Castro Moreira da Silva da Marinha do Brasil ironizou essa argumentação, dizendo: “por analogia, se lagosta é peixe porque se desloca dando saltos, então o canguru é uma ave” (Braga, 2004, p. 33).

A disputa diplomática não intimidou os pesqueiros franceses, nem reduziu a ação dos navios da MB. O contratorpedeiro Babitonga apreendeu o pesqueiro “*Plomarch*” em 14 de junho e o “*Lonk Ael*” em 10 de julho, enquanto a corveta Ipiranga apreendeu os pesqueiros “*Folgor*” e “*Françoise Christine*” em agosto de 1962. Os capitães dos barcos eram orientados sobre a irregularidade cometida e assinavam um termo de compromisso para não voltar à costa brasileira, embora muitos retornassem (Braga, 2004).

---

<sup>17</sup> Entendimento provisório entre Brasil e França para regular a exploração do crustáceo até se estabelecer uma resolução permanente (nota do autor).

Em 6 de janeiro de 1963, um plebiscito restabeleceu o presidencialismo no Brasil. Nesse contexto político conturbado, o presidente João Goulart tomou a frente das negociações diplomáticas. A imprensa defendeu os pescadores nacionais contra a pesca ilegal dos franceses, resultando na retirada dos barcos franceses. No entanto, logo eles voltaram a pescar com autorizações especiais dadas pelo próprio presidente (Braga, 2004). Nas palavras do Almirante Guilherme Mattos de Abreu:

A crise foi um problema potencialmente grave. O seu desencadeamento pode ser atribuído ao próprio presidente da República do Brasil, que a precipitou, ao autorizar a atividade de barcos franceses “em caráter excepcional”, em desacordo com as tratativas em andamento no âmbito ministerial, e em poucos dias voltar atrás, provocando indignação do governante francês (Abreu, 2013, p. 33).

A mudança de atitude do governo brasileiro irritou o presidente francês Charles de Gaulle, que enviou o contratorpedeiro “*Tartu*” (figura 10 - Anexo A) para proteger os barcos de pesca franceses. Essa ação foi vista como enérgica e desproporcional, iniciando um potencial escalada militar. Em resposta, o presidente brasileiro reuniu-se com os Ministros da Marinha e da Aeronáutica, **decidindo enviar reforços ao Nordeste, incluindo navios, Fuzileiros Navais e material de apoio**. Um Grupo-Tarefa foi mobilizado para informar os pesqueiros franceses que deveriam se afastar da costa brasileira (Braga, 2004, grifo nosso).

A partir desse momento, a crise escalou rapidamente, a marinha francesa (Marinha Nacional Francesa) realizava exercícios perto da costa do Senegal e a MB se mobilizava para o envio de navios a região do SN a fim de contrapor-se em relação ao fator força. O fator tempo distância não era favorável, sendo inclusive pior se considerado em relação à Força-Tarefa francesa (figura 11 - Anexo A). A diplomacia falhou e entrou no campo do PN através de uma exibição de *hard power*<sup>18</sup>. As figuras 12 e 13 (Anexo A) dão a dimensão do possível confronto de forças.

O Conselho de Segurança Nacional se reuniu no Palácio do Itamaraty, no Rio de Janeiro, no dia seguinte às diretrizes dadas, sendo presidido pelo Ministro das Relações Exteriores, em representação ao Presidente, que estava em São Borja. A reunião começou após estabelecer contato telefônico com o Embaixador brasileiro em Paris, que confirmou os termos do Telegrama 62:

---

<sup>18</sup> Uso de força militar para influenciar o comportamento ou interesses de outros países (nota do autor).

Ele (Charles de Gaulle) não recebia representantes de Governo irresponsável e que devia, também, ser dito ao mesmo que levasse ao conhecimento de Seu Governo que também ele, Presidente da França, já havia determinado à Marinha francesa que desse toda a garantia necessária para os pesqueiros bretões fazerem uso de seu legítimo direito de pescar lagosta, como e de onde vinham fazendo (Braga, 2004, p.).

Durante a reunião, o Conselho decidiu emitir uma Nota de Repúdio à França e declarações à imprensa para mobilizar o clamor patriótico da opinião pública nacional (figura 14 - Anexo A) (Braga, 2004).

A partir desse ponto, esse evento toma tão grande vulto, que não há dúvida que se tornou de significância nacional. A crise quase resultou em um confronto militar naval para proteger não apenas um recurso econômico, mas também o meio ambiente, já impactado pelos métodos de captura franceses.

A crise da Guerra da Lagosta terminou com o recuo da França após intensas negociações diplomáticas e pressões econômicas. A postura firme do presidente Charles de Gaulle, enviando o contratorpedeiro “Tartu” ao Brasil, resultou em críticas internas na França devido aos investimentos significativos no Brasil, que superavam os benefícios da “pesca” de lagosta. O incidente culminou na visita de Gaulle ao Brasil a posteriori, em 1964, a bordo do cruzador Colbert, reforçando as relações diplomáticas, porém, usando um navio de guerra (Abreu, 2013; Braga, 2004).

### 3.2.1 A Guerra do Atum

O episódio da Guerra da Lagosta não foi um caso isolado, em novembro de 2018, um navio atuneiro potiguar foi abalroado por uma embarcação chinesa em águas internacionais, a 420 milhas (aprox. 676 km) da costa brasileira. O navio brasileiro, com 10 tripulantes a bordo, teve um buraco em seu casco. A tripulação ficou ilesa graças ao revestimento de poliuretano que evitou o naufrágio. O incidente foi descrito como “guerra pelo atum” pelo presidente do Sindipesca, Gabriel Calzavara (Barbosa, 2018).

Após o abalroamento do navio “Oceano Pesca I” pelo “Chang Rong 4”, a Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte instaurou um inquérito e realizou diversas diligências, inclusive com o Ministério das Relações Exteriores (MRE), para obter cooperação das autoridades chinesas. Contudo, sem resposta das autoridades

chinesas, o caso foi arquivado por falta de provas conclusivas (Tribunal Marítimo, Acórdão do Processo nº 33.245/19). O fato reflete tensões internacionais sobre os direitos de pesca em águas internacionais e demonstra que a disputa por recursos vivos e os não vivos é bem atual.

### 3.3 A MAIOR OPERAÇÃO SAR JÁ REALIZADA NO BRASIL

Na noite de 31 de maio para 1º de junho de 2009, o voo *Air France-447* (AF-447) da *Air France*, um Airbus 330-203, desapareceu enquanto viajava do Rio de Janeiro para Paris. A aeronave, com 216 passageiros e 12 tripulantes, caiu no Oceano Atlântico a mais de 300 km a noroeste do arquipélago de São Pedro e São Paulo, em águas internacionais (figura 15 - Anexo A). O último contato ocorreu às 2h14 GMT, cerca de 100 km do *waypoint* TASIL<sup>19</sup> e 1.228 km de Natal (Silva; Monteiro, 2009).

Ainda segundo Silva e Monteiro (2009), o SALVAMAR BRASIL<sup>20</sup> recebeu a informação oficial sobre o desaparecimento às 9h05 de 1º de junho e, 22 minutos depois, o Navio-Patrolha “Grajaú” foi enviado. Diversos outros navios, como a Corveta “Caboclo” e a Fragata “Constituição”, também foram mobilizados. Informações do Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo permitiram acionar navios mercantes próximos que se uniram aos esforços de busca (Silva; Monteiro, 2009).

No dia 2 de junho, iniciou-se uma varredura coordenada com aeronaves da Força Aérea Brasileira (FAB) sobre uma área de aproximadamente 280 mil km<sup>2</sup>, o equivalente ao Estado do Rio Grande do Sul. No total, onze navios da Marinha do Brasil envolveram-se diretamente na operação de buscas (Silva; Monteiro, 2009).

Em 6 de junho, a Corveta “Caboclo” localizou (figuras 15 - Anexo A) os primeiros corpos e destroços identificáveis do voo 447, numa operação que durou até 26 de junho de 2009, resultando na recuperação de 51 corpos e mais de 600 partes da aeronave (Pesce; Carneiro, 2009).

---

19 O *waypoint* TASIL é um ponto de referência utilizado na navegação aérea para facilitar a coordenação e orientação dos voos. Nesta rota de voo, é o limite entre o espaço aéreo de jurisdição SAR brasileiro e senegalês (nota do autor).

20 SALVAMAR BRASIL é o órgão responsável pelas operações de busca e salvamento marítimo no Brasil (nota do autor).

Devido à quantidade de passageiros e tripulantes, às condições que se apresentaram na operação de resgate e às quantidades de militares, navios e aeronaves envolvidos, não é difícil presumir o grande vulto e a comoção em torno desse acidente, considerado por este autor de significância nacional para o emprego do PN.

A agilidade na resposta ao acidente, era fundamental para se encontrar eventuais sobreviventes. O Capitão de Fragata Marcos Borges Sertã, Comandante da Fragata “Constituição” (F-42), à época, ao atracar em Recife no dia 14 de junho, após sua participação nas buscas do voo 447, disse em entrevista:

O primeiro pensamento que me veio à cabeça foi o de solidariedade e da importância de nossa presença na área para tentarmos resgatar possíveis vítimas do acidente e partes da aeronave que auxiliassem a descobrir as causas desta fatalidade. Por isso, sabíamos que **quanto mais rápido chegássemos, maior seria a probabilidade de encontrarmos sobreviventes** [...] (Silva; Monteiro, 2009, p. 120, grifo nosso).

Os navios da classe “Grajaú”, projetados para patrulhas costeiras, enfrentaram desafios logísticos e operacionais significativos, como a necessidade constante de reabastecimento em alto-mar e a falta de capacidade para conservar corpos e destroços encontrados (Lopes *et al.*, 2018).

Navios maiores, como o Navio-Tanque “Almirante Gastão Motta” e a Fragata “Bosísio”, foram mobilizados para a área de busca em 2 de junho, destacando a importância de meios navais com características de emprego oceânico. Os desafios logísticos e de comando e controle foram imensos, exigindo a mobilização de navios da Esquadra; porém, os fatores de tempo e distância tiveram muito impacto.

Também participaram a Corveta “Jaceguai”, o Rebocador “Triunfo”, diversos Navios-Patrulha da classe “Grajaú”, além de seis helicópteros embarcadas dos modelos AH-11A Super Linx, UH-12/13 Esquilo e UH-14 Super Puma (figura 16 - Anexo A). Tivemos também a colaboração da Marinha Francesa que atuou com três navios, incluindo o porta-helicópteros “*Mistral*” e o submarino nuclear “*Emeraude*”, junto a rebocadores enviados para a busca das caixas-pretas da aeronave (Silva; Monteiro, 2009).

A responsabilidade pelo serviço de Busca e Salvamento - *Search and Rescue* (SAR<sup>21</sup>) coube ao Brasil, pois o acidente ocorreu em sua área de responsabilidade, apesar da grande colaboração francesa. Contudo, conforme a Convenção de

21 Abreviação para o termo em inglês “*Search And Rescue*”.

Chicago (Anexo 13, parágrafo 5.3<sup>22</sup>), a investigação ficou a cargo da França, já que a empresa aérea *Air France* e a aeronave Airbus 330 eram de origem francesa.

Além da Marinha do Brasil, a operação envolveu a Força Aérea Brasileira, que coordenou as ações de resgate através do SALVAERO Recife e empregou 12 aeronaves. No total, a missão conjunta mobilizou muitos recursos e meios, além de pessoal, com 1.344 militares da MB e 268 da FAB participando diretamente (Silva; Monteiro, 2009).

A eficiente coordenação entre a MB e a FAB resultou em um bom desempenho nesta operação de SAR de larga escala, conforme destacou o Almirante Júlio Soares de Moura Neto:

Foram mais de 150 dias de mar e de 33.000 milhas náuticas navegadas, além de mais de 150 horas voadas por nossas aeronaves. Em face da magnitude do evento, muitos óbices tiveram que ser superados [...] O incidente SAR SNE 003/09 apresentou-se como um grande desafio para a MB e os nossos valorosos marinheiros demonstraram, não só ao Brasil mas também para a comunidade internacional, que apesar das grandes dificuldades inerentes à missão possuem preciosos diferenciais: profissionalismo, criatividade, extremada dedicação, espírito de solidariedade e determinação em superar as dificuldades, o que desperta em todos nós que servimos à Marinha do Brasil um profundo sentimento de reconhecimento, de orgulho e de dever cumprido. BRAVO ZULU ! (Brasil, 2009).

Este cenário de longas distâncias demonstrou a importância de meios navais com características de emprego oceânico, mesmo nos distritos navais. Uma aviação embarcada polivalente, capaz de operar em diferentes tipos de navios, é essencial para a atuação neste tipo de cenário, projetando poder sobre terra e controlando áreas marítimas (Pesce, 2009a).

A operação destacou a importância da integração entre as Forças Armadas, no caso Marinha e Força Aérea, demonstrando a capacidade de atuação conjunta em cenários complexos. As distâncias e o tempo necessários para alcançar a área de busca evidenciaram a necessidade de maior presença na região e uma logística bem coordenada e eficiente. O arquipélago de Fernando de Noronha mostrou-se muito valioso nesse sentido, vistas a seguir.

---

22 5.3 Quando o local do acidente ou de grave incidente não pode ser determinado como sendo de um território de qualquer Estado, o Estado de Registro (da aeronave) deverá instituir e conduzir as investigações necessárias do acidente ou do grave incidente. (tradução, Souza Júnior, 2012).

### 3.3.1 As Ilhas Oceânicas

Fernando de Noronha, arquipélago pertencente ao Estado de Pernambuco, é composto por 21 ilhas e ilhotas, ocupando uma área de 26 km<sup>2</sup>, localizado no Atlântico, a leste do Rio Grande do Norte. A ilha principal tem 17 km<sup>2</sup> e está situada a 545 km de Recife e 360 km de Natal (Pontes, 2012).

Segundo Corrêa (2009), Fernando de Noronha foi crucial durante o acidente do voo Air France 447 devido à sua localização estratégica e infraestrutura disponível, servindo como base avançada para operações SAR.

O aeródromo de Fernando de Noronha destacou-se ao servir como base operacional temporária, ressaltando a importância da região para a projeção do poder naval e aéreo brasileiro no Atlântico (Pesce, 2009b).

A proximidade de Fernando de Noronha permitiu uma resposta rápida e eficiente das equipes de resgate, maximizando os esforços em uma área remota e desafiadora.

A ampliação da infraestrutura no arquipélago foi proposta em 1986 pelo Estado-Maior das Forças Armadas (Emfa<sup>23</sup>), chefiado pelo Almirante José Maria do Amaral de Oliveira, mas não se concretizou (Pesce, 2009b). Esse projeto deveria ser reconsiderado numa estratégia mais ampla de segurança nacional.

O Arquipélago de São Pedro e São Paulo, anteriormente conhecido como Penedo ou Rochedo de São Pedro e São Paulo, é um conjunto de pequenas ilhas e rochedos situados no meio do Oceano Atlântico, aproximadamente a 1.000 km da costa brasileira. Este arquipélago ganhou destaque com a inauguração da estação científica na ilha Belmonte em 1998, que marcou o início do Programa Arquipélago de São Pedro e São Paulo (Proarquipélago), administrado pela Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM).

A presença contínua de cientistas na estação é crucial para comprovar a habitabilidade do arquipélago, fundamental para seu reconhecimento internacional como território brasileiro. Além disso, radioamadores, apoiados pelas forças armadas, realizam contatos internacionais, reforçando a presença brasileira no local (Pontes, 2012).

---

23 Estado-Maior das Forças Armadas, órgão responsável pela coordenação das atividades das Forças Armadas Brasileiras naquela época.

O Atol das Rocas é um recife anular localizado a 267 km a nordeste de Natal–RN e 148 km a oeste do Arquipélago de Fernando de Noronha, ainda em águas jurisdicionais brasileiras. Protegido pela primeira Reserva Biológica Marinha do Brasil, instituída pelo decreto-lei n.º 83.549 de 1979, o atol desempenha um papel crucial na preservação da biodiversidade marinha (Pontes, 2012).

Conclui-se que a localização geoestratégica das ilhas oceânicas brasileiras e da região estudada, assim como toda a costa do SN, são extremamente importantes para o controle de área marítima e a projeção do Brasil no Atlântico Sul.

### 3.4 O DERRAMAMENTO DE ÓLEO DE 2019

O derramamento de óleo na costa brasileira, ocorrido em 2019, é um dos maiores desastres ambientais da história do país, afetando cerca de 3.600 km do litoral, principalmente a região nordeste, mas também alcançando outras regiões do norte e sudeste. A escala deste incidente exigiu uma mobilização sem precedentes e uma grande coordenação, destacando a importância da prontidão e capacidade de resposta a desastres ambientais no Brasil.

Manhã de sexta-feira de sol, 30 de agosto de 2019, Praia de Manaíra, João Pessoa–PB, os banhistas encontraram algo inusitado: pequenas pelotas de óleo espalhadas por toda a extensão da orla. O cenário desolador trazia em seu bojo a preocupação das pessoas que amam e vivem do mar. O que estaria acontecendo? (Campos, 2022, p. 17).

A vasta extensão da área impactada e a imprevisibilidade dos locais atingidos inviabilizaram a instalação contínua de barreiras de contenção. A estratégia focou na rápida remoção do óleo nas praias, para minimizar os impactos ambientais. Esse incidente foi uma grave agressão, sem precedentes no mundo, caracterizado pela quantidade, duração, extensão e pela falta de identificação do responsável (Campos, 2022).

Durante a crise, o então presidente Jair Bolsonaro, levantou suspeitas sobre as motivações do evento, sugerindo a possibilidade de ser uma ação criminosa para prejudicar um leilão de cessão onerosa do pré-sal (Bolsonaro, 2019, *apud* Exame). O ministro da Defesa, Fernando Azevedo e Silva, afirmou que provavelmente se

tratava de um crime ambiental, pois o navio responsável não havia notificado as autoridades (Azevedo e Silva, 2019, *apud* Exame).

Até o final de novembro, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) contabilizou cerca de 45 mil toneladas de resíduos de óleo retirados das praias (Brasil, 2019). A coordenação foi transferida para o Centro de Operações Conjuntas em Brasília e depois para o Rio de Janeiro, com centros regionais em Salvador, Recife e Belém, posteriormente expandidos para cada Comando dos Distritos Navais das regiões afetadas (Campos, 2022).

O incidente foi designado tecnicamente como de significância nacional, permitindo uma resposta coordenada e estruturada e a criação de um gabinete de crise. O Plano Nacional de Contingência (PNC), instituído pelo Decreto n.º 8.127<sup>24</sup> de 2013, estabelece a estrutura e os procedimentos para responder a incidentes de poluição por óleo, sob a coordenação do Ministério do Meio Ambiente (Campos, 2022).

O Grupo de Acompanhamento e Avaliação (GAA), composto pela MB, Ibama e Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), foi responsável pela articulação dos recursos e execução das operações. A Marinha do Brasil foi designada pela Autoridade Ambiental como coordenadora operacional do GAA, figura 17 - Anexo A (Brasil, 2013).

Essa mobilização incluiu 7 mil militares da Marinha, 5 mil do Exército, 200 servidores do Ibama, 440 da Petrobras, 114 do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e 3,8 mil da Defesa Civil. Foram utilizados 47 navios da Marinha, 4 da Petrobras, 13 aeronaves da Marinha, 6 da FAB, 3 do Ibama e 2 da Petrobras (Brasil, 2020b e 2020c).

O estabelecimento de uma Coordenação Operacional, com Forças Distritais reforçadas por meios navais e aéreos, foi crucial para o sucesso da operação. Todos trabalharam de forma integrada com agências, institutos, Forças Armadas e Forças Auxiliares, compondo um verdadeiro Teatro de Operações (TO), onde ocorreram ações humanitárias, ambientais e de segurança marítima.

A operação foi dividida em três fases: a primeira, focou em ações cívico-sociais e recuperação ambiental das áreas mais afetadas no Nordeste; a segunda, chamada “Operação Verão: Mares Seguros e Limpos!”, continuou as ações de

---

24 Revogado pelo Decreto n.º 10.950 de 2022.

monitoramento e limpeza; e a terceira fase, foi realizada junto à “Operação Aspirantex”, com ações de presença nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) (Campos, 2022).

A resposta ao derramamento de óleo de 2019 mitigou os impactos imediatos e proporcionou lições valiosas para futuras operações. Contudo, é necessário o fortalecimento contínuo das capacidades de resposta a acidentes ambientais e outras ameaças, além da implementação de estratégias no âmbito da Força Naval que antecipem tais agressões.

Em um ambiente operacional sem inimigos, para garantir a proteção efetiva do litoral brasileiro e a preservação dos seus recursos naturais e segurança, devemos focar nas ameaças.

### 3.4.1 As Novas Ameaças

O grande potencial de riquezas e os grandes ativos<sup>25</sup> relacionados ao mar na área do SN traz ameaças, que se inserem no conceito de segurança marítima. O Almirante Marcelo Francisco Campos (Brasil, 2020b) destacou essas ameaças por ocasião da sua coordenação do GAA, as quais se destaca na tabela abaixo:

Quadro 1 - Novas ameaças segundo Almirante Campos (2020), adaptado.

<b>Ameaça</b>	<b>Descrição</b>
Terrorismo	Visa desorganizar a sociedade e tomar o poder por meio de atentados a elementos ou instalações do estado, ou da população.
Tráfico de ilícitos	Inclui armas, entorpecentes e pessoas, afetando a segurança pública e fortalecendo redes criminosas.
Contrabando	Entrada ou saída de produtos proibidos no país.
Poluição ambiental	Afeta a pesca, o turismo, as reservas biológicas e a vida marinha, com impactos políticos, econômicos, psicossociais e sanitários.
Pesca ilegal	Ameaça a pesca sustentável, empregos e renda.
Imigração ilegal	Ocorre a bordo de navios vindos de regiões com crises

25 Para este trabalho, consideram-se ativos relacionados ao mar: LCM; rotas aéreas transatlânticas; HUB de cabos submarinos; grandes portos e infraestrutura portuária como os Portos de Recife e Suape-PE; ilhas oceânicas, entre outros.

	humanitárias.
Pesquisa não autorizada	Coleta de informações sobre reservas de petróleo e minério, pesquisa biológica e roubo de material genético sem autorização.
Pirataria	Ameaça crescente no Caribe e no norte da América do Sul, especialmente no Golfo da Guiné, impactando seguros, frete e aumentando a inflação.

Fonte: Campos (2020).

Por outro lado, quando as ameaças não estão bem identificadas, deve-se pensar a estratégia de defesa em termos de vulnerabilidades. O Almirante Eduardo Augusto Wieland (2022) traz que as ameaças híbridas, apesar de muito difusas, apresentam três características: tornam a distância entre a guerra e a paz cada vez mais incompreensível; são geralmente marcados por uma imprecisão da autoria; e a terceira, que considera mais importante, é dirigida a uma vulnerabilidade.

O Almirante Wieland apresenta seis principais vulnerabilidades, as quais estão dispostas na tabela abaixo:

Quadro 2 - Vulnerabilidades segundo Almirante Wieland (2022), adaptado.

<b>Vulnerabilidade</b>	<b>Exemplos</b>
Comércio Marítimo	Marinha Mercante e Portos são vulneráveis, ao estarem sujeitos a uma séria de ameaças híbridas como sabotagens; interferências em sistemas de navegação; ataques cibernéticos nos sistemas de informação da cadeia logística etc.
Cibernética	Atividades marítimas comerciais e militares estão cada vez mais dependentes das capacidades cibernéticas, desde sistemas de navegação a sistemas de informação portuária todas se tornam vulneráveis a ataques cibernéticos.
Energia	Navios que o transportam hidrocarbonetos, principalmente Gás Natural Liquefeito (GNL); facilidades de <i>offload</i> em terra; e a exploração de gás e óleo nos oceanos.
Comunicações	Cabos submarinos, maior parte deles sem a mínima defesa.
Vulnerabilidades territoriais	Fronteiras marítimas e a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) das nações costeiras.
Ameaças às Forças de Segurança Marítima	Navios sem marcas, disfarçados como embarcações pesqueiras comerciais; drones navais; mergulhadores sabotadores.

Fonte: Wieland (2022).

Por fim, conclui-se que os danos econômicos, ambientais e de saúde pública causados pelo derramamento de óleo no litoral brasileiro em 2019 podem ser classificados como ameaças híbridas. As “novas ameaças”, identificadas ou não, exigirão respostas estruturadas e coordenadas entre a MB, as outras Forças, diversos órgãos governamentais e marinhas colaborativas de outros países.

### 3.5 CONCLUSÕES PARCIAIS

Os quatro eventos de significância nacional, ocorridos desde a 2ªGM, nos quais houve emprego do PN, revelam que a área marítima adjacente ao SN é uma região estratégica. A repetição desses eventos nessa área não é uma coincidência, mas um indicativo da importância geoestratégica dessa região, sendo a mais próxima dos outros continentes e divide nosso litoral em duas porções: setentrional e meridional.

Mais do que a quantidade de meios empregados, fator Força, e suas limitações, os fatores Tempo e Distância tiveram um impacto significativo em cada um desses eventos. O núcleo do poder naval, baseado no Rio de Janeiro, enfrentou desafios logísticos e operacionais devido às grandes distâncias envolvidas.

Os eventos analisados transitam por todas as novas TBPN, evidenciando o papel dual<sup>26</sup> da MB. A MB equilibra características de uma Marinha Moderna, com capacidade de defesa nacional, e de uma Marinha Pós-Moderna, com foco nas atribuições de Autoridade Marítima, operações de paz e segurança internacional.

Atualmente, a ameaça constituída por outra Força Naval, ou outra Marinha, é acompanhada das “novas ameaças” elencadas pelo Almirante Campos e das ameaças difusas ou híbridas elencadas pelo Almirante Wieland, que não são facilmente identificáveis. Essas duas últimas exigem respostas flexíveis e coordenadas, envolvendo diversas outras agências e forças colaborativas para garantir a segurança marítima e a proteção dos interesses nacionais.

---

26 Papel dual é a divisão entre as atribuições de Autoridade Marítima e a Guerra Naval (nota do autor).

## 4 O SALIENTE NORDESTINO NO CONTEXTO DA ESTRATÉGIA NAVAL

Neste capítulo, utilizaremos o *framework*<sup>27</sup> “*Ends* (fins), *Ways* (métodos), *Means* (meios)” para analisar a importância estratégica da área do SN no contexto da evolução da estratégia naval brasileira no século 21. A ideia central é que toda estratégia deve manter uma relação balanceada entre objetivos (fins), métodos e recursos (EGN, 2024).

Uma definição mais completa do modelo “*Ends, Ways, Means*” considera também o ambiente e as ameaças envolventes (figura 18 - Anexo A). Segundo Harry Rich Yarger (2014), do *US Army War College*, “estratégia é o cálculo disciplinado de como a liderança usará o poder (meios) para atingir objetivos (fins), em limites aceitáveis de riscos<sup>28</sup>, à medida que se navega pelo complexo e mutável ambiente do futuro”.

Este entendimento sublinha a importância de adaptar a estratégia ao contexto dinâmico e multifacetado, garantindo que os métodos empregados sejam suficientemente flexíveis e robustos para enfrentar os desafios emergentes.

### 4.1 ENTORNO ESTRATÉGICO E AMBIENTE OPERACIONAL

A área prioritária de interesse estratégico para o Brasil (Entorno Estratégico), como ilustrado na Figura 19 (Anexo A), abrange limites geoestratégicos bem definidos: ao norte pelo paralelo 16° N, ao sul pelo Continente Antártico, a leste pelo litoral da África Ocidental e a oeste pela América do Sul. O limite ao norte engloba três importantes áreas: a que abrange o espaço marítimo entre os SN e o ocidental africano, o Mar do Caribe e o litoral brasileiro do hemisfério Norte (Olsen, 2023; Brasil, 2020).

Com base na END de 2008, o professor Eduardo Ítalo Pesce (2009a) argumenta que a existência de dois litorais no Brasil, justifica a necessidade de uma segunda esquadra para a defesa da Amazônia e a criação de um Comando Naval na região Norte do país:

---

27 Modelo ou conjunto de técnicas, ferramentas ou conceitos pré-definidos usados para resolver um problema complexo (nota do autor).

28 Riscos nada mais são do que as ameaças em termos de probabilidade e impacto (nota do autor).

Na prática, o Brasil possui dois litorais, separados pela cintura Natal-Dacar e formando uma cunha em direção à África. A área marítima setentrional (ao norte de Natal) defronta-se com o Atlântico Norte e a extremidade sudeste do Caribe, enquanto a área meridional (ao sul de Natal) está inteiramente voltada para o Atlântico Sul (Pesce, 2009, p. 154).

Numa outra visão, conforme o Centro de Estudos Estratégicos do Exército - CEEEx (Souza *et al.*, 2018), figura 20 (Anexo A), as principais áreas focais no Atlântico Sul são o Cone Sul Africano onde se encontra o Cabo da Boa Esperança; o saliente africano e o Golfo da Guiné; a região do Estuário do Rio da Prata e sua projeção sobre o arquipélago das Malvinas; e a Foz do Rio Amazonas com sua projeção para o arquipélago de Fernando de Noronha. Dessas áreas, as duas últimas foram levantadas como as mais possíveis de serem atingidas por um conflito (Souza *et al.*, 2018, p. 9).

Conclui-se que área do SN, sendo central em relação a todas as áreas marítimas de nosso interesse, dividindo o nosso litoral em duas porções e, não por acaso, originária dos quatro grandes eventos de significância nacional de emprego do PN, trata-se de uma área de muita relevância em termos estratégicos. Na figura 21 (Anexo A), observa-se a área retratada, sob jurisdição do Comando do 3º Distrito Naval.

A END reafirmou o interesse geopolítico do Brasil no Atlântico Sul e na chamada Amazônia Azul. Além das riquezas minerais e pesqueiras, o crescente volume de mercadorias transportadas pelas novas classes de navios cargueiros e petroleiros reativou as antigas rotas marítimas da “Era dos Descobrimentos”<sup>29</sup>, reforçando a importância das linhas de comunicação sul atlânticas (Albuquerque, 2017).

Considerando a segurança dessas rotas, as ilhas oceânicas e as posições costeiras ao longo do Atlântico Sul, o SN desempenha um papel crucial para o tráfego marítimo de interesse do Brasil. Essas áreas facilitam não apenas a projeção do poder naval brasileiro, mas também servem como pontos estratégicos para o monitoramento e controle, gradiente de esforço na defesa proativa como veremos mais adiante.

---

<sup>29</sup> Refere-se ao período entre os séculos XV e XVII, quando os exploradores europeus, principalmente portugueses e espanhóis, navegaram extensivamente para mapear e colonizar novas terras, estabelecendo rotas marítimas comerciais que conectaram a Europa a África, Américas e Ásia (nota do autor).

Por fim, nessa primeira análise do ambiente, o entorno estratégico brasileiro constitui a principal fronteira para a projeção do poder naval do Brasil, abrigo importantes potências econômicas e militares extrarregionais. Entre esses Estados estão no Atlântico Sul, o Reino Unido, com bases em ilhas ao longo do Atlântico Sul; a França, com posições consolidadas na costa atlântica africana e na Guiana Francesa; os Estados Unidos, de forma secundária (Albuquerque, 2017) e, mais recentemente, a China (Olsen, 2023).

## 4.2 RISCOS E AMEAÇAS

O Almirante Olsen, em audiência na CREDEN, destacou a inviabilidade do Brasil sem o uso do mar, reforçando a importância de uma estratégia de defesa naval robusta contra as ameaças do teatro marítimo (figura 22 - Anexo A). As atividades econômicas oriundas do mar representam 20% do PIB nacional, no que chamamos de economia azul<sup>30</sup>. Toda essa riqueza, ilustrada na figura 23 (Anexo A), se apresenta como possíveis vulnerabilidades ou oportunidades para um eventual inimigo, que pode estar oculto, inclusive (Olsen, 2023).

Comparando-se as ameaças e ativos listados pelos Almirantes Campos (2020), Wieland (2022) e Olsen (2023), constata-se que todas as regiões de interesse estratégico, incluindo o SN, são afetadas. Adicionalmente, além das LCM, as rotas aéreas transatlânticas, especialmente a rota Natal-Dacar (figura 24 - Anexo A), e as ilhas oceânicas, como os arquipélagos de Fernando de Noronha, São Pedro e São Paulo, e o Atol das Rocas, são igualmente relevantes nessa lista.

As chamadas ameaças tradicionais ou ameaças de Estado, representadas por outras forças navais, também não podem ser ignoradas, principalmente com a presença de tantas potências extrarregionais em nosso entorno estratégico (figura 25 - Anexo A). As atividades que elas desempenham merecem todo um cuidado e atenção. Como mencionado por Olsen em sua audiência:

Quando tratamos de países vizinhos e nas relações que o Brasil desenvolve com esses países, em geral, nós temos uma visão muito míope. Perguntado quais são os países vizinhos do Brasil, normalmente se remete a Paraguai,

---

30 A Economia Azul é definida como o uso sustentável dos recursos marinhos para o desenvolvimento econômico, melhoria do bem-estar social e geração de empregos, conservando a saúde dos ecossistemas oceânicos e costeiros. Inclui a Economia do Mar, Economia Marinha e Economia Marítima (Santos *et al.*, 2022).

Uruguai, Argentina; mas, absolutamente, esse entendimento é curto. Nós estamos ali, com esses países na nossa área de interesse, e que nos leva a ter uma atenção bastante especial (Olsen, 2023).

Para se contrapor à ameaça de potências presentes no Atlântico Sul, a região do SN torna-se ainda mais relevante, veja os eventos na 2ªGM e na Guerra da Lagosta. Dado o mencionado, percebe-se a importância desta região, que, apesar de não ser a mais populosa nem a mais rica do país, conta com características geoestratégicas muito relevantes em relação ao nosso litoral, sendo a segunda maior em população, considerados os estados da Bahia, Sergipe, Piauí e Maranhão (Brasil, 2024).

Outra conclusão retirada é sobre a classificação das ameaças em três tipos: as convencionais ou tradicionais, representadas pelas forças navais de outros Estados; as novas ameaças, que não são representadas por estas forças e estão presentes no ambiente marítimo; e as ameaças híbridas, caracterizadas pela dificuldade de identificação da autoria, como no derramamento de óleo de 2019.

#### 4.3 MODELO ESTRATÉGICO (*Ends, Ways, Means*)

Nesta seção, aplicaremos o framework “*Ends, Ways, Means*” para aprofundar a análise da área do SN no contexto da estratégia naval brasileira no século 21. Este modelo moderno de planejamento estratégico-militar fornece uma abordagem estruturada e lógica, permitindo a resolução de problemas complexos. A adaptação desse modelo ao ambiente dinâmico e multifacetado do SN é essencial para enfrentar os desafios emergentes, garantindo uma relação balanceada entre objetivos (fins), métodos e os recursos (meios).

##### 4.3.1 Objetivos (*Ends*)

Após uma análise detalhada do ambiente estratégico, incluindo o SN, e da avaliação dos riscos e ameaças nas suas três formas, conforme relatado nos eventos de significância nacional do capítulo 3, inclusive, conclui-se que o SN deve ser uma área marítima prioritária em termos de estratégia de defesa.

Apesar dos documentos de defesa, como a PND e a END, não priorizarem explicitamente esta área em detrimento das áreas na foz do rio Amazonas e da faixa

litorânea entre Santos e Vitória, deve-se atribuir muita relevância estratégica ao SN, devendo esta área constituir um objetivo principal na EDM.

Uma análise comparativa e subjetiva entre as áreas prioritárias e o SN pode sugerir que a relevância do SN seja menor que as duas primeiras. No entanto, entre as regiões citadas na seção anterior (figura 20 - Anexo A), pode-se entender esta como prioritária devido à sua relevância geoestratégica, incluindo ilhas oceânicas e algumas Infraestruturas Críticas do Poder Marítimo (ICPM), como os cabos submarinos de Fortaleza e os Portos de Recife e Suape, ambos em Pernambuco.

Este trabalho não quantificará a relevância de cada área marítima, deixando essa questão para futuros estudos comparativos entre as regiões do nosso entorno estratégico. As métricas a serem utilizadas, com certeza, deverão ser muito bem elaboradas em função dos desafios atuais.

Sob outra perspectiva, analisando os OBE da EDM (Brasil, 2023b), verifica-se que esses são amplos direcionamentos a serem seguidos pela MB para o cumprimento da sua Missão (*Ends*). Percebe-se que todos os OBE estão ligados a questões que envolvem a região do SN, exceto aqueles OBE que não possuem similaridade devido à questão geográfica, conforme detalhado no Anexo B desta dissertação.

Portanto, tanto na análise comparativa entre as regiões ou áreas marítimas do nosso entorno estratégico, quanto sob o prisma dos OBE, conclui-se a enorme relevância da área marítima do SN.

#### 4.3.2 Concepção Estratégica (*Ways*)

Após a análise focada nos objetivos (*Ends*), que novamente constatou a relevância estratégica da área marítima adjacente ao SN, deve-se agora analisar os conceitos estratégicos (*Ways*). Adotaremos a concepção de defesa proativa vista no capítulo 2, conforme o PEM 2040 (Brasil, 2020a). A defesa proativa é um conceito estratégico marítimo naval que orienta uma postura dissuasória e ativa da força no mar e nas águas interiores, em defesa permanente dos interesses nacionais. Segundo o PEM 2040 (Brasil, 2020a, p. 40), “a defesa proativa requer maior agilidade, inclusive decisória, para a tomada da iniciativa das ações, enquanto a reativa espera a ameaça ser concretizada para dar início às medidas”.

Se a END (2020) prevê a postura de defesa proativa para as áreas prioritárias entre Santos e Vitória e a foz do rio Amazonas, conclui-se que, ao estabelecer outras áreas marítimas estratégicas prioritárias, como a área marítima adjacente ao SN, mesmo que em menor grau, deve-se também adotar uma postura defensiva proativa de acordo com esse modelo estratégico (*Ways*), ainda que em menor intensidade.

Essa intensidade na defesa proativa é verificada por meio de um duplo gradiente de esforço: monitoramento (controle) e proteção (mobilidade<sup>31</sup> e presença<sup>32</sup>), representando o trinômio monitoramento/controle, mobilidade e presença apresentado no capítulo 2. A primeira parcela desse gradiente é o binômio SISGAAz (Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul) e COMPAAz (Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul), enquanto a segunda é referente aos meios (*Means*) e sua disposição na área estratégica de operação.

O SisGAAz é uma iniciativa estratégica da MB que utiliza tecnologias avançadas para monitorar e controlar a vasta ZEE brasileira, assegurando a proteção dos recursos marítimos e a defesa nacional. O sistema integra radares, câmeras de alta resolução e rastreamento por satélite para garantir a mobilidade estratégica, respondendo prontamente a qualquer ameaça, agressão ou ilegalidade nas AJB (Lampert; Costa, 2020).

A implementação do SisGAAz (figura 6 - Anexo A) facilitará o planejamento das operações e reduzirá custos, especialmente no patrulhamento e deslocamento de pessoal. A capacidade adquirida permitirá que crimes ambientais, como o derramamento de óleo ocorrido no litoral do Nordeste brasileiro no final de 2019, sejam mitigados com ações de pronta resposta, inteligência e dissuasão (Campos, 2022).

Além do duplo gradiente de esforço citado, agora tem-se um novo imperativo denominado “prontidão operacional” (figura 6 - Anexo A) que reflete a disponibilidade, o aprestamento e o ressuprimento dos meios (*Means*), conforme retratou o Almirante Olsen (2023/2024) nas audiências públicas na CREDEN. No contexto do SISGAAz, o entendendo também como um recurso, como um meio

---

31 Característica do Poder Naval (PN) que representa a capacidade de deslocar-se prontamente e a grandes distâncias, mantendo elevado nível de prontidão, ou seja, em condições de emprego imediato (Doutrina Militar Naval-DMN, 2017).

32 É uma capacidade do PN que gera efeito ao nível estratégico. Por isso, está relacionada com as TBPN e orienta o preparo e emprego da Força (Estratégia de Defesa Marítima-EDM, 2023).

(*Means*), prontidão operacional também significa a capacidade e disponibilidade da rede do sistema em monitorar e responder rapidamente a qualquer ameaça ou incidente no ambiente marítimo, assegurando que os sistemas e a rede de informação estejam sempre preparados para uma atuação eficaz (Borges, 2024).

Em dezembro de 2021, a MB ativou o COMPAAz, resultado de um estudo que sugeriu a fusão entre a Subchefia de Operações do Comando de Operações Navais (CON-30) e o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR). Na nova configuração, está sendo testado pela primeira vez na Marinha o conceito de *Maritime Operation Center* (MOC), utilizado pela *US Navy*, para enfrentar um ambiente operacional acelerado e multifacetado. Este projeto-piloto, alinhado com o SisGAAz, visa aumentar a Consciência Situacional Marítima e a segurança marítima, servindo também à defesa nacional.

#### 4.3.3 Meios (*Means*)

Após a análise do ambiente, ameaças, objetivos e conceito estratégico de defesa (defesa proativa), aborda-se agora os meios (*Means*), a última caixa do *framework*, isso de modo a evitar o pensamento estratégico feito em forma de engenharia reversa.

Na estratégia naval atual, discute-se o tamanho das unidades navais. Atualmente, navios como fragatas multipropósitos e destróieres estão ficando maiores e mais capazes em termos de missões a serem cumpridas, compreendidas pela MB como as TBPN. Há uma tendência em fazer mais com menos e evitar arriscar meios tão sofisticados. Nessas circunstâncias, navios menores, mais baratos, menos capazes, porém numerosos, também apresentam vantagens.

Considerando a importância do SN no contexto do entorno estratégico brasileiro, e com base na análise dos eventos de significância nacional relatados, das possibilidades de atuação (OBE) e das ameaças identificadas, adotar um “*high-low mix*”<sup>33</sup> de meios pode ser uma boa solução. Esta estratégia deve envolver tantos meios de uma Força de Proteção, meios distritais, quanto meios de uma Força de Intervenção, meios do núcleo do PN, conforme delineado pela EDM (Brasil, 2023b).

33 *Hi-Low Mix* refere-se à combinação de meios de forças navais de alta e baixa capacidades. Segundo Wedin, isso envolve 'um número importante de unidades, mas não necessariamente de armas muito evoluídas', equilibrando navios sofisticados e caros com navios menores e mais simples (Wedin, 2015, p. 137).

Entre os projetos estratégicos elencados pelo Comandante da Marinha, nas audiências públicas do Congresso Nacional (Olsen, 2023; 2024), está a FCT, considerada um navio de escolta leve<sup>34</sup> com apelo multipropósito e tripulação otimizada, que se encaixa plenamente em um meio-termo no dilema *high-low* de capacidades, ampliando suas missões para além da segurança marítima, contribuindo também para um eventual controle de área marítima e, de forma mais limitada, negando o uso do mar (EGN, 2020).

As possibilidades de controle e emprego de aeronaves, a partir das FCT, são sensivelmente maiores do que a dos navios distritais, potencializando enormemente o binômio navio aeronave. Para uma extensa área marítima como a do SN, as possibilidades do navio operando de forma conjugada com sua aeronave orgânica, seja um helicóptero multiemprego de médio porte<sup>35</sup>, seja com um Sistema de Aeronave Remotamente Pilotada (SARP), ou até mesmo controlando uma aeronave de asa fixa a partir de terra, aumentam significativamente a sua capacidade.

#### 4.4 CONCLUSÕES PARCIAIS

A análise do entorno estratégico e do ambiente operacional revela que o SN deve ser considerado uma área marítima prioritária em termos de estratégia de defesa. A posição central do SN em relação às demais áreas marítimas de interesse nacional lhe confere importância geoestratégica significativa. Esta importante posição é sublinhada pela divisão que o SN faz do litoral brasileiro em porções, setentrional e meridional, havendo a necessidade de proteção e monitoramento constantes.

Os riscos e ameaças foram classificados em três tipos: ameaças estatais tradicionais, representadas por forças navais de outros estados; novas ameaças não tradicionais, como pirataria e pesca ilegal; e ameaças híbridas, como o derramamento de óleo de 2019. Esses riscos reforçam a necessidade de uma

---

34 Os navios escoltas são dimensionados conforme o porte e as capacidades de cada marinha. Navios Cruzadores não escoltas, são navios de médio porte para ações ofensivas. *Destroyers* também são navios de porte médio, porém mais versáteis, podendo cumprir outros tipos de missão como escolta e antissubmarino. Já as Fragatas são navios que desempenham as mesmas tarefas dos *Destroyers*, porém, usualmente, com menor deslocamento. As Corvetas idem, porém com menor deslocamento que as Fragatas o (Fonseca, 2019).

35 Na MB temos o S-70B, denominado SH-16 como exemplo desse tipo de helicóptero (nota do autor).

estratégia de defesa robusta que considere a presença de potências extrarregionais no Atlântico Sul e a importância de áreas estratégicas como o SN.

Os OBE da EDM aplicáveis ao SN, como assegurar a soberania na Amazônia Azul, proteger infraestruturas críticas e preservar as linhas de comunicação marítimas, confirmam a necessidade de priorizar esta área. A relevância estratégica do SN é destacada pela sua capacidade de influenciar significativamente a segurança marítima nacional, justificando a reavaliação das prioridades em termos de áreas marítimas.

A concepção do conceito de defesa proativa, conforme delineado no PEM 2040 (Brasil, 2020a), exige uma postura dissuasória e ativa no mar. A partir da constatação da importância estratégica do SN, deve-se priorizar a presença de meios de maior capacidade naquela área marítima. Este enfoque proativo é essencial para garantir maior presença em áreas marítimas prioritárias.

No contexto dos meios (*Means*), a implementação do SisGAAz e a criação do COMPAAz, são passos fundamentais para aumentar o comando e controle na Amazônia Azul e da região do SN. Sistemas tecnologicamente avançados e uma rede de dados robusta, permitirão um monitoramento eficiente e respostas rápidas a quaisquer ameaças, fortalecendo o conceito de defesa proativa, assegurando a proteção dos interesses marítimos nacionais.

No que tange aos meios, fica evidente que navios multipropósito são a chave para a nossa estratégia, independentemente do tipo. Uma possível abordagem para enfrentar as novas e antigas ameaças reside na distribuição e dispersão relativa dos meios do núcleo do PN, Força de Intervenção, em áreas estratégicas e/ou prioritárias, considerando-se para tal, questões como subordinação, bases, adestramento e apoio logístico. Navios multipropósito são essenciais, ao possuírem a adaptabilidade<sup>36</sup> necessária para cumprir uma ampla gama de tarefas, atendendo a diferentes demandas operacionais. Da mesma forma, as aeronaves multiemprego, com sua alta adaptabilidade, aumentam a capacidade dos navios e ampliariam significativamente a atuação da FCT, compondo binômio navio aeronave.

---

36 Conjugado das características de flexibilidade e versatilidade (nota do autor).

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo desta pesquisa, visamos analisar a evolução recente da estratégia naval brasileira, focando nas novas TBPN e seus campos de atuação (CAPN). Tomando como objeto específico a área marítima adjacente ao Saliente Nordestino (SN), foi possível constatar a relevância estratégica dessa área. A análise evidenciou que o SN desempenha um papel crucial tanto na Defesa Naval, quanto na Segurança Marítima do Brasil, devido à sua posição geoestratégica central, que divide o litoral brasileiro em duas porções, setentrional e meridional, sendo a parte mais próxima de outros continentes.

Persistindo na análise com base no modelo “*Ends, Ways, Means*”, identificamos a importância de projetos estratégicos da Marinha do Brasil (MB), como o SISGAAz e as FCT. A ativação do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz) em 2021, decorrente do derramamento de óleo de 2019, transformou o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) em um centro de controle mais robusto, integrando-se ao Comando de Operações Navais. O COMPAAz utiliza o conceito de *Maritime Operation Center* e aprimorou o monitoramento, controle e proteção, incrementando a Consciência Situacional Marítima.

As novas TBPN da MB refletem a necessidade de equilibrar as atribuições na Defesa Naval e na Segurança Marítima, além das tarefas subsidiárias e diplomacia. Este equilíbrio é fundamental para enfrentar as ameaças tradicionais e emergentes, incluindo pirataria, pesca ilegal e ameaças híbridas. A relevância dos navios-escolta, conforme enfatizado pelo Almirante Flores (1992), destacada agora no projeto das FCT, são a chave desse equilíbrio.

Meios navais e aeronavais com alto grau de adaptabilidade, como navios multipropósito e aeronaves multiemprego, são essenciais para cumprir a gama muito grande de missões no mundo competitivo de hoje, vão além da Defesa Naval, incluindo a Segurança Marítima, Diplomacia e Apoio às Ações de Estado.

A MB deve continuar a adaptar suas estratégias e capacidades para responder as ameaças de forma eficaz e coordenada, inclusive com a cooperação de outras marinhas, demais forças singulares e as outras diversas agências do Estado, garantindo a proteção dos interesses nacionais no mar.

A análise dos eventos históricos e das novas ameaças, revelou a possibilidade de uma distribuição estratégica (dispersão relativa) dos meios da Força de Intervenção (Núcleo do Poder Naval), em regiões consideradas estratégicas, como o SN. A maior presença de meios do núcleo do PN, de maior capacidade, no SN é essencial para garantir além da defesa naval, a segurança marítima e a proteção das linhas de comunicação marítimas e infraestruturas críticas.

Além disso, a análise dos eventos históricos, como a operação SAR do voo AF-447, destacou a importância de meios navais com características de emprego oceânico na área do SN. Apesar da eficiente coordenação entre a MB e a FAB na resposta ao acidente, este evento também demonstrou que se deve aumentar a presença de meios com capacidade oceânica adjudicados ao Comando do 3º Distrito Naval.

Por fim, a evolução da estratégia naval brasileira nos últimos anos, marcada pela adoção das novas TBPN, pela análise da relevância de áreas marítimas estratégicas com o SN e pela implementação de projetos estratégicos como o SISGAAz e as FCT, demonstra um esforço contínuo da MB para se adaptar às novas realidades e desafios globais. A partir desta pesquisa, percebe-se, da mesma forma que no PEM 2040 (Brasil, 2020a) a necessidade de uma estratégia de defesa robusta e proativa, que não desconsidere a presença de potências extrarregionais no Atlântico Sul e priorize áreas estratégicas como o SN. Pensar e repensar a estratégia marítima é essencial para assegurar a soberania, a proteção dos interesses nacionais e a segurança marítima do Brasil no cenário global atual.

**SUGESTÕES PARA ESTUDOS FUTUROS:** Este trabalho não quantificou a relevância estratégica de cada área marítima, deixando essa questão para futuros estudos comparativos entre as regiões do nosso entorno estratégico. As métricas a serem utilizadas deverão ser muito bem elaboradas em função dos desafios atuais.

## REFERÊNCIAS

ABREU, Guilherme Mattos de. Charles de Gaulle: A guerra da lagosta e a diplomacia naval. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 133, n. 10/12, p. 33-38, out./dez. 2013.

ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de. A importância do choke point de Natal no controle aéreo e naval do Atlântico Sul. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 23, n. 2, 2017.

ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de. **A inserção do Saliente Nordestino na economia global e sua importância geoestratégica na defesa nacional, destacando o Choke Point de Natal**. In: *Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território: integração sul-americana e regiões periféricas*. Porto Alegre: Editora Letra1, 2018, p. 357-365. DOI 10.21507/9788563800367-23.

ASSIS FILHO, Jaime Florencio de. Segunda Guerra Mundial: Principais missões da Marinha de Guerra Brasileira no Teatro do Atlântico Sul. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 133, n. 01/03, p. 113-136, jan./mar. 2013.

AZEVEDO E SILVA, Fernando. Bolsonaro questiona se vazamento de óleo foi feito para prejudicar leilão. **Exame**, 2019. Disponível em: <https://exame.com/economia/bolsonaro-questiona-se-vazamento-de-oleo-foi-feito-para-prejudicar-leilao/>. Acesso em: 30 jun. 2024.

BARBOSA, Anderson. Navio pesqueiro potiguar é atacado por embarcação chinesa; 'é a guerra do atum' diz sindicato da pesca do RN. **G1**, Rio Grande do Norte. 23 nov. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2018/11/23/navio-pesqueiro-potiguar-e-atacado-por-embarcacao-chinesa-e-a-guerra-do-atum-diz-sindicato-da-pesca-do-rn.ghtml>. Acesso em: 30 jun. 2024.

BELL, Daniel. **The Coming of Post-Industrial Society: A Venture in Social Forecasting**. New York: Basic Books, 1973.

BOLSONARO, J. Bolsonaro questiona se vazamento de óleo foi feito para prejudicar leilão. **Exame**, 2019. Disponível em: <https://exame.com/economia/bolsonaro-questiona-se-vazamento-de-oleo-foi-feito-para-prejudicar-leilao/>. Acesso em: 30 jun. 2024.

BORGES, W. **Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores**, 2024

BRAGA, Cláudio da Costa. **A guerra da lagosta**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2004. 194p.

BRASIL. **Lei Complementar n. 97, de 9 de junho de 1999, alterada pela Lei Complementar n. 117, de 2 de setembro de 2004, e pela Lei Complementar n. 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](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp97.htm). Acesso em: 30 mai. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005**. Aprova a Política Nacional de Defesa e dá outras providências. Brasília. 2005.

BRASIL. **Decreto n. 6.703, de 18 de dezembro de 2008**. Aprova a Estratégia Nacional de Defesa, e dá outras providências. Brasília. 2008.

BRASIL. Política Nacional de Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, 2012.

BRASIL. **Decreto nº 8.127, de 22 de outubro de 2013**. Institui o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 23 out. 2013. Disponível em:

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/decreto/d8127.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8127.htm).

Acesso em: 30 jun. 2024.

BRASIL. Política Nacional de Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, 2020d.

BRASIL. **Decreto Legislativo nº 61, de 2024**. Aprova os textos da Política Nacional de Defesa (PND), da Estratégia Nacional de Defesa (END) e do Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN). Brasília, 2024. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decreto-legislativo-561809669>. Acesso em: 30 maio 2024

BRASIL. Ministério da Defesa. **Sistema de Planejamento Estratégico de Defesa (SISPED)**. Brasília: Ministério da Defesa, 2015. Disponível em: <http://bdex.eb.mil.br/jspui/handle/123456789/150>. Acesso em: 30 maio 2024.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Relatório Final sobre o Incidente de Poluição por Óleo no Litoral Brasileiro** – Almirante Marcelo Francisco Campos. Brasília: MMA, 2020b. 121 p. Disponível em: <https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/fiscalizacao-e-protecao-ambiental/emergencias-ambientais/manchasdeoleo/desmobilizacao-e-relatorios>. Acesso em: 30 jun. 2024.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Cartilha informativa sobre a trajetória do acidente de poluição por óleo**. Brasília: MMA, 2020c. Disponível em: <https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/fiscalizacao-e-protecao-ambiental/emergencias-ambientais/manchasdeoleo/desmobilizacao-e-relatorios>. Acesso em: 30 jun. 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Boletim de Ordens e Notícias Nº 443 de 29 de junho de 2009**. BONO Especial. Mensagem do Comandante da Marinha sobre as buscas à aeronave da Air France. Brasília: Marinha do Brasil, 2009. Disponível em:

<https://www.naval.com.br/blog/2009/07/02/mensagem-do-comandante-da-marinha/>. Acesso em: 30 jun. 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Doutrina Militar Naval (DMN)**. 1ª Edição. Brasília, 2017.

BRASIL. Marinha do Brasil. Centro de Comunicação Social da Marinha. **Marinha do Brasil realiza Operação "Amazônia Azul - Mar limpo é Vida"**. NOMAR, Brasília, n. 931, nov. 2019. Disponível em: <https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/nomar/issue/view/729>. Acesso em: 30 jun. 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)**. Marinha do Brasil. Estado Maior da Armada, Brasília-DF, 2020a. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub\\_pem\\_2040/book.html](https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html). Acesso em: 20 jun. 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Agência de Notícias. Marinha ativa o Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul**. 15 dez. 2021. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-ativa-o-comando-de-operacoes-maritimas-e-protacao-da-amazonia-azul-0>. Acesso em: 30 junho de 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **EMA-301: Fundamentos Doutrinários da Marinha (FDM)**. 2. ed. Brasília, 2023a.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **EMA-310: Estratégia de Defesa Marítima (EDM)**. 1. ed. Brasília, 2023b.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Ordem do Dia nº 2/2023 do Comando de Operações Navais: 81º Aniversário de Criação da Força Naval do Nordeste**. Boletim de Ordens e Notícias (BONO), n. 922, 5 out. 2023c.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Você sabe o que é um Distrito Naval (DN)?** Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sspm/?q=noticias/você-sabe-o-que-é-um-distrito-naval-dn>. Acesso em: 30 jun. 2024.

BRICK, Eduardo Siqueira; NOGUEIRA, Wilson Soares Ferreira. A estratégia naval brasileira e o desenvolvimento da base logística de defesa. **Revista da Escola de Guerra Naval**, v. 23, n. 1, 2017.

CAMPOS, Marcelo Francisco. Derramamento de óleo – Grande desafio. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 142, n. 01/03, p. 17-25, jan./mar. 2022.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. **Tratado de Estratégia**. Tradução de Brigitte Bentolila de Assis Manso *et al.* Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010. 776 p. Título Original: *Traité de stratégie*.

CORRÊA, Milton Sergio Silva. Por que Fernando de Noronha? **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 129, n. 04/06, p. 126-127, abr./jun. 2009.

DARÓZ, Carvalho Carlos Roberto. A artilharia brasileira e a defesa de Fernando de Noronha durante a 2ª Guerra Mundial. **Tiempo y Espacio**, Caracas, v. 27, n. 67, p. 21-43, jun. 2017. Disponível em: [http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1315-94962017000100002&lng=es&nrm=iso](http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-94962017000100002&lng=es&nrm=iso). Acesso em: 03 ago. 2024.

ESCOLA DE GUERRA NAVAL. **Princípios de Estratégia Marítima: o Poder Marítimo em Ação**. Nota de Aula de Estratégia. Rio de Janeiro: EGN, 2020.  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL - EGN. **Fundamentos de Estratégia**. Notas de aula do CMG (RM1) Peçanha, 2024.

FERREIRA, Renato Rangel. **Operações navais no século XXI: tarefas básicas do poder naval para a proteção da Amazônia Azul**. Escola de Guerra Naval, Marinha do Brasil, Rio de Janeiro, 2011.

FONSECA, Maurílio Magalhães. **Arte Naval**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, v. 1, 2019.

G1. **Chega a 24 número de corpos resgatados do mar**. 2009. Disponível em: <https://g1.globo.com/Noticias/Mundo/0,,MUL1187441-5602,00-HEGA+A+NUMERO+DE+CORPOS+RESGATADOS+DO+MAR.html>. Acesso: 30 jun. 2024.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). História Geral da Aeronáutica Brasileira. **Força Aérea Brasileira**, v. 3, 2013. Disponível em: Tabela de Livros - INCAER (fab.mil.br). Acesso em: 30 jun. 2024.

JUDICE, Luciano Ponce Carvalho. A defesa proativa da Amazônia Azul e a área estratégica do pré-sal. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 11, p. 12–25, 2015.

JUDICE, Luciano Ponce Carvalho. A industrialização da Amazônia Azul e o paradigma doutrinário da defesa de ativos marítimos. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 15, p. 45–60, 2018.

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

LAMERT, João Alberto de Araújo; COSTA, Edwaldo. Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul – A importância estratégica e o aprimoramento. **Revista Marítima Brasileira**, 2020.

LEAL NETO, J. F. **Guerra naval na costa nordestina: a participação da Marinha do Brasil no esforço naval de guerra na área de jurisdição do atual 3º Distrito Naval (Ceará a Alagoas)**, durante a 2ª Guerra Mundial. Natal, RN: Lucgraf. 2021.

LOPES, Daniel Scorzell; *et al.* Voo Air France 447 - um estudo de caso sob a ótica logística. **Revista Marítima Brasileira**, v. 138, n. 04/06, 2018. Disponível em: <https://>

[portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/revistamaritima/article/view/364](http://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/revistamaritima/article/view/364). Acesso em: 30 jun. 2024.

JPATOKAL. Map of scheduled airline traffic around the world, 2009. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Aviação\\_civil#/media/Ficheiro:World-airline-routemap-2009.png](https://pt.wikipedia.org/wiki/Aviação_civil#/media/Ficheiro:World-airline-routemap-2009.png). Acesso em: 30 jun. 2024.

MOURA, Gerson. **Autonomia na dependência: A política externa brasileira de 1935 a 1942**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2012.

OLIVEIRA, Marcos Inoi de. **O orçamento como instrumento de planejamento, execução e controle: estudo do caso do Plano Diretor da Marinha do Brasil**. 2000. Dissertação (Mestrado)—Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2000.

OLSEN, Marco Sampaio. **Audiência Pública na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional – CREDEN**, 04 maio 2023. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/videos/2023/05/ao-vivo-cre-ouve-ministro-da-defesa-e-comandantes>. Acesso em: 30 jun. 2024.

OLSEN, Marco Sampaio. **Audiência Pública na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional – CREDEN**, 2024. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/163045>. Acesso em: 30 jun. 2024.

PAIVA, Tomás Miguel Miné Ribeiro. **Audiência Pública na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional – CREDEN**, 04 maio 2023. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/videos/2023/05/ao-vivo-cre-ouve-ministro-da-defesa-e-comandantes>. Acesso em: 30 jun. 2024.

PESCE, Eduardo Ítalo. Uma segunda esquadra para o Brasil? Um país com dois litorais; defesa da Amazônia; viabilizando uma segunda esquadra; Comando Naval do Norte. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 129, n. 1-3, p. 153-161, jan./mar. 2009a.

PESCE, Eduardo Ítalo. Aviação Naval: Perspectivas. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 129, n. 07/09, p. 84-95, jul./set. 2009b.

PESCE, Eduardo Ítalo; CARNEIRO, M. R. V. Vôo 447: defesa ainda fora da agenda nacional. *Monitor Mercantil, Opinião*, 2 jul. 2009. Disponível em: <https://monitormercantil.com.br/vuo-447-defesa-ainda-fora-da-agenda-nacional/>. Acesso em: 30 jul. 2024.

PESCE, Eduardo Ítalo. Além da Amazônia Azul: Projeção Estratégica do Brasil no Atlântico Sul. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 132, n. 01/03, p. 86-95, jan./mar. 2012.

POGGIO, Guilherme. A guerra da lagosta e suas lições. **Poder Naval**, 28 jan. de 2016. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2016/01/28/a-guerra-da-lagosta-e-suas-licoas/>. Acesso em: 30 jun.2024.

PONTES, Beatriz Maria Soares. **O valor estratégico do Promontório Nordestino**. Monografia (Graduação) - Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal - RN, 2012.

REGIANI, Rafael. **Concepções geopolíticas do Saliente Nordestino: Do trampolim da vitória ao Gibraltar americano**. In: Anais do Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território - CONGEO. Anais...Sao Paulo(SP) USP, 2023.

Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/ivcongeo/671945-concepcoes-geopoliticas-do-saliente-nordestino--do-trampolim-da-vitoria-ao-gibraltar-americano/>.

Acesso em: 21/06/2024

RODRIGUES, Marcos Silva. Plano Estratégico da Marinha PEM 2040. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 27, n. 1, p. 13–30, 2021.

SANTOS, Thauan; *et al.* **Economia azul: vetor para o desenvolvimento do Brasil**. São Paulo, SP: Essencial Idea Editora, 2022.

SILVA, C. M. R.; MONTEIRO, D. O. Air France voo 447 – Marinha supera desafio na maior operação SAR já realizada no Brasil. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 129, n. 07/09, p. 116-130, 2009.

SOARES, G. de M. (in memoriam). Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial – Parte 1. **Revista Marítima Brasileira**, v. 130, n. 07/09, p. 177-182, 2010.

SOUZA JÚNIOR, Amaury Alan Martins de. **A formação de rede para o atendimento de desastres de massa: o caso do acidente aéreo do voo 447 da Air France**. 2012. Dissertação (Mestrado em Administração Pública)–Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Fundação Getulio Vargas, Rio de Janeiro, 2012.

SOUZA, S. V. *et al.* Perspectivas de conflitos no Atlântico Sul: reflexos para a Defesa Nacional. **Informativo Estratégico**, Brasília, Ano 4, n. 7, fev. 2018.

TILL, Geoffrey. Poder marítimo: questões relevantes e desafios. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 7, p. 8-31, jun. 2006.

TILL, Geoffrey. **Seapower: a guide for the twenty-first century**. 2. ed. Oxon e NY: Editora Routledge, 2009.

TILL, Geoffrey. **Seapower: a guide for the twenty-first century**. 3. ed. Oxon e NY: Editora Routledge, 2013.

TILL, Geoffrey. **Seapower: the History and Geopolitics of the World's Oceans**. 4ª ed. NY: Editora, Routledge, 2018a.

TILL, Geoffrey. **Seapower: a guide for the twenty-first century**. 4. ed. Oxon e NY: Editora Routledge, 2018b.

TRIBUNAL MARÍTIMO. **Acórdão referente ao Processo nº 33.245/19**. Envolvendo o B/P "Oceano Pesca I" e o B/P "Chang Rong 4". Abalroamento entre embarcações. Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tm/files/file/acordao\\_calendario/ACORDAO%20C.pdf](https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tm/files/file/acordao_calendario/ACORDAO%20C.pdf). Acesso em: 30 jul. 2024.

TURNER, Stansfield. **Missions of the U.S. Navy**. Naval War College Review. Newport: Naval War College Press, 1974.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro meados da década de 70 até os dias atuais**. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002.

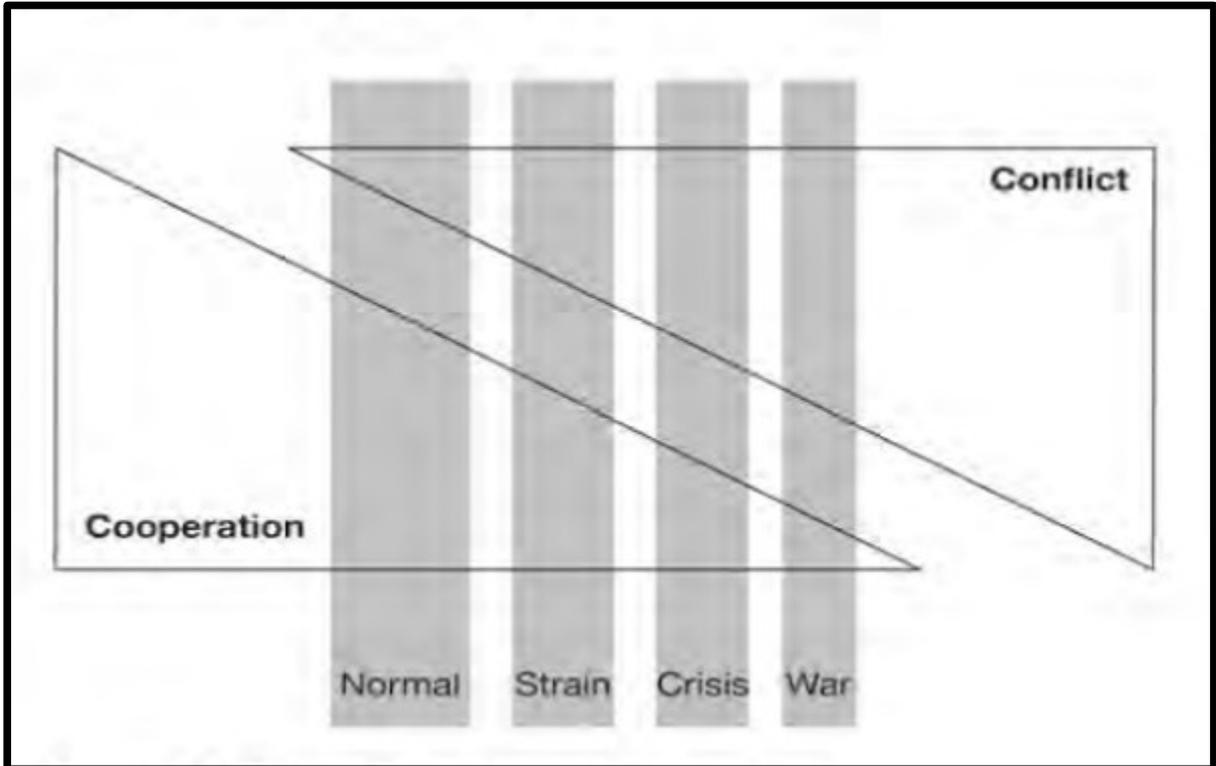
WEDIN, Lars. **Estratégias Marítimas no Século XXI**. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2015.

WIELAND, Eduardo Augusto. **Guerra Híbrida no Ambiente Marítimo: Uma Compreensão Inicial**. Marinha do Brasil, Escola de Guerra Naval, 2022.

YARGER, Harry R. **Strategic Theory for the 21st Century: The Little Book on Big Strategy**. Carlisle Barracks, PA: US Army War College, Strategic Studies Institute, 2014.

### ANEXO A – Lista de Figuras e Ilustrações

Figura 1 - Cooperação VERSUS Conflito: Paz, Tensão, Crise, Conflito Armado



Fonte: Till, 2018, p. 58

Figura 2 - Espectro dos Conflitos – FDM



Fonte: Fundamentos Doutrinários da Marinha (FDM), Brasil, 2023b, p. 1-2

Figura 3 - Tarefas Básicas do Poder Naval – TBP



Fonte: Fundamentos Doutrinários da Marinha (FDM), Brasil, 2023b, p. 2-14

Figura 4: Campos de Atuação do Poder Naval – CAPN



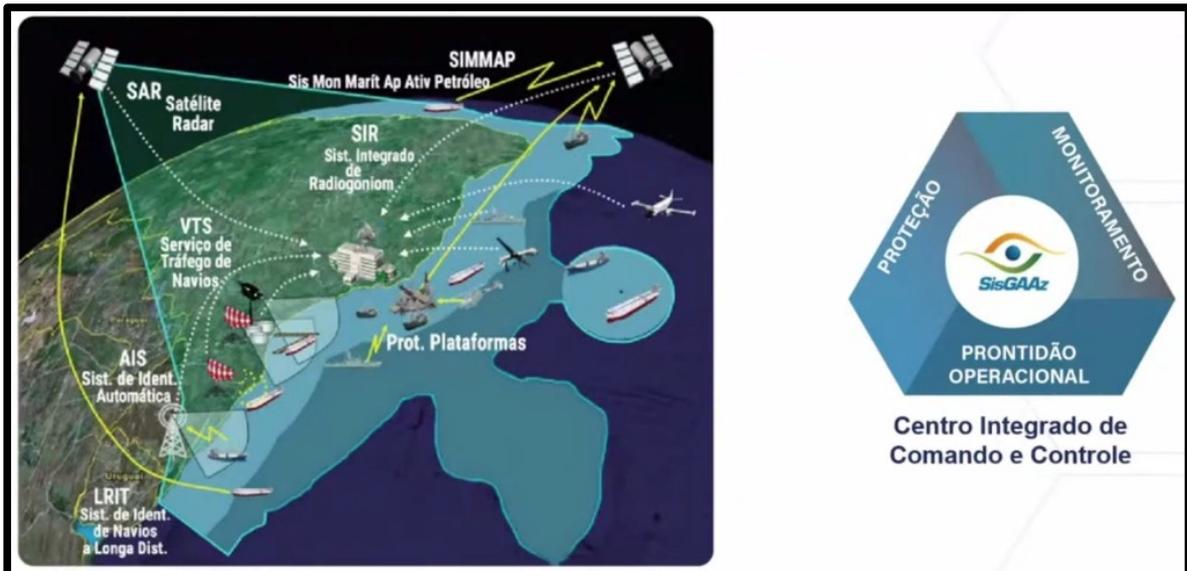
Fonte: Fundamentos Doutrinários da Marinha (FDM), Brasil, 2023b, p. 2-5

Figura 5: Saliente Nordestino



Fonte: Daroz, 2017. Disponível em: [http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1315-94962017000100002&lng=es&nrm=iso](http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-94962017000100002&lng=es&nrm=iso). Acesso em: 03 ago. 2024

Figura 6 - SISGAAz.



Fonte: Marinha do Brasil

Figura 7 - Situação da Marinha de Guerra brasileira em setembro de 1939

<b>Tipo de Navio</b>	<b>Nomes</b>
Encouraçado	<i>Minas Gerais e São Paulo</i>
Cruzador	<i>Bahia e Rio Grande do Sul</i>
Torpedeiro classe <i>Pará</i> -1910	<i>Mato Grosso, Piauí, Rio Grande do Norte, Sergipe, Santa Catarina e Paraíba</i> (sem condições de mar)
Contratorpedeiro (1ª GM)	<i>Maranhão</i>
Submarino	<i>Humaitá</i> (1927) <i>Tupi, Timbira e Tamoio</i> (chegados ao Brasil em 1937)
Hidrográfico	<i>Rio Branco e Jaceguai</i>
Mineiro classe <i>Carioca</i>	<i>Carioca e Cananeia</i> (incorporados em 16/9/1939)
Auxiliar	<i>Vital de Oliveira e José Bonifácio</i>
Tanque	<i>Marajó</i>
Mineiros de Instrução	<i>Itajaí, Itacuruçá e Itapemirim</i>
Escola	<i>Saldanha da Gama</i>
Rebocador	<i>Laurindo Pitta e Muniz Freire</i>

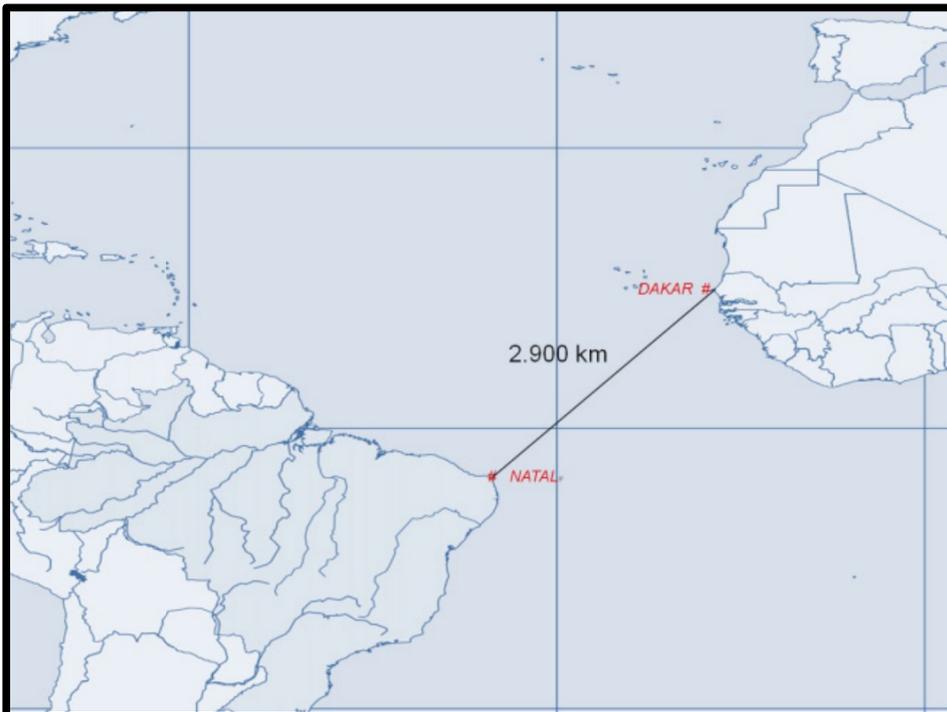
Fonte: Assis Filho, 2018

Figura 8 - Navios incorporados a FNNE através do “*Land and Lease Act*”.

<b>Tipo de navio</b>	<b>Indicativo/Nome</b>	<b>Data de recebimento</b>	<b>Local</b>
<b>Caça-ferro Classe G</b>	G1 – <i>Guaporé</i>	24 de setembro de 1942	Natal
	G2 – <i>Gurupi</i>	24 de setembro de 1942	Natal
<b>Caça-pau Classe J</b>	J1 – <i>Javari*</i>	7 de dezembro de 1942	Miami
	J2 – <i>Jutai*</i>	30 de dezembro de 1942	Miami
	J3 – <i>Juruá*</i>	30 de dezembro de 1942	Miami
	J4 – <i>Juruena</i>	30 de dezembro de 1942	Miami
	J5 – <i>Jaguarão</i>	16 de fevereiro de 1943	Miami
	J6 – <i>Jaguaribe</i>	16 de fevereiro de 1943	Miami
	J7 – <i>Jacuí</i>	19 de março de 1943	Miami
	J8 – <i>Jundiaí</i>	26 de abril de 1943	Miami
<b>Caça-ferro Classe G</b>	G3 – <i>Guaíba*</i>	11 de junho de 1943	Miami
	G4 – <i>Gurupá*</i>	11 de junho de 1943	Miami
	G5 – <i>Guajará*</i>	19 de outubro de 1943	Miami
	G6 – <i>Goiana*</i>	29 de outubro de 1943	Miami
	G7 – <i>Grajaú*</i>	15 de novembro de 1943	Miami
	G8 – <i>Graúna*</i>	30 de novembro de 1943	Miami
<b>Classe <i>Bertioga</i></b>	B1 – <i>Bertioga</i>	01 de agosto de 1944	Natal
	B2 – <i>Beberibe</i>	01 de agosto de 1944	Natal
	B3 – <i>Bracuí</i>	15 de agosto de 1944	Natal
	B4 – <i>Bauru</i>	15 de agosto de 1944	Natal
	B5 – <i>Baipendi</i>	19 de dezembro de 1944	Natal
	B6 – <i>Benevente</i>	19 de dezembro de 1944	Natal
	B7 – <i>Babitonga</i>	10 de março de 1945	Natal
	B8 – <i>Bocaina</i>	20 de maio de 1945	Natal

Fonte: Assis Filho, 2018.

Figura 9 - Estreitamento Natal-Dakar



Fonte: Albuquerque, 2017.

Figura 10 - Contratorpedeiro "Tartu" da Marinha Francesa



Fonte: Poggio, 2016. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2016/01/28/a-guerra-da-lagosta-e-suas-licoes/>. Acesso em: 30 jun.2024.

Figura 11 - Guerra da Lagosta



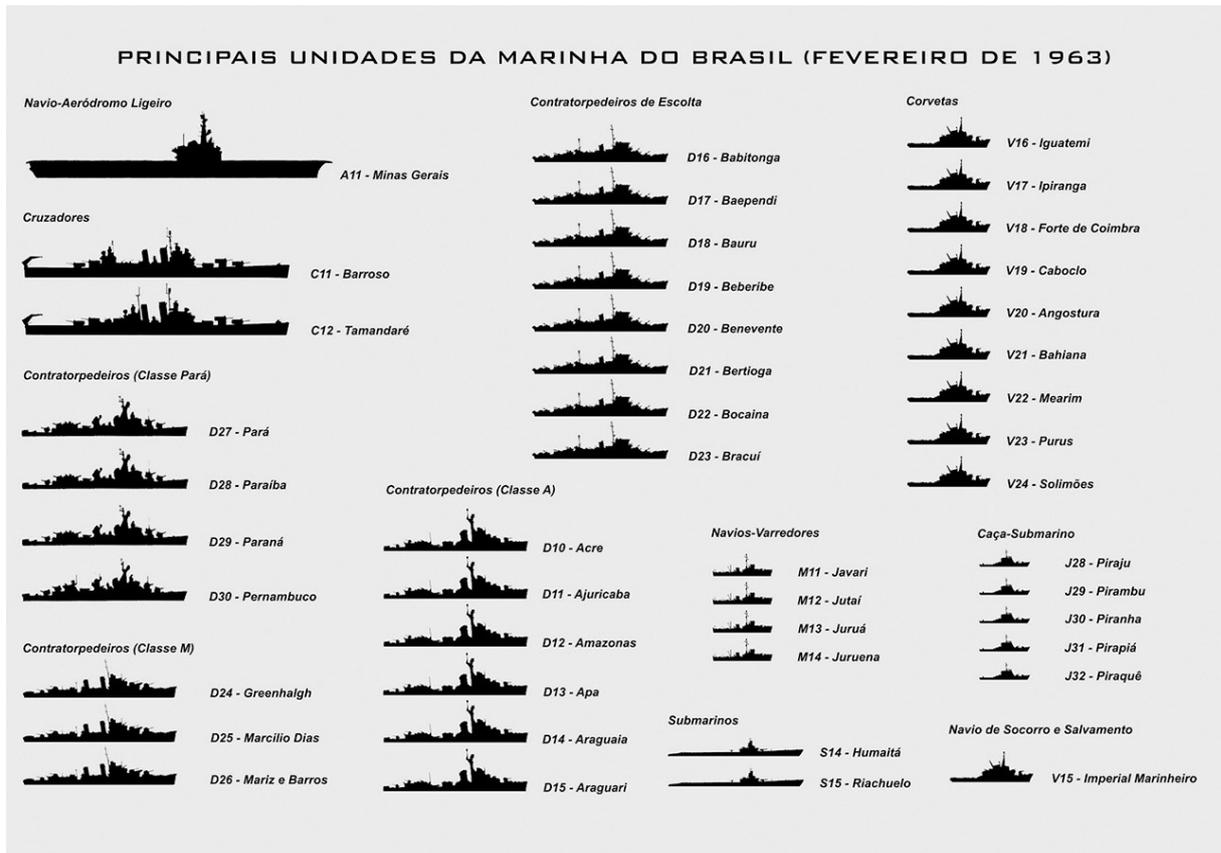
Fonte: Poggio, 2016. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2016/01/28/a-guerra-da-lagosta-e-suas-licoas/>. Acesso em: 30 jun.2024.

Figura 12 - Força Naval francesa no litoral do Senegal



Fonte: Poggio, 2016. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2016/01/28/a-guerra-da-lagosta-e-suas-licoas/>. Acesso em: 30 jun.2024.

Figura 13 - Principais unidades da Marinha do Brasil (fevereiro de 1963)



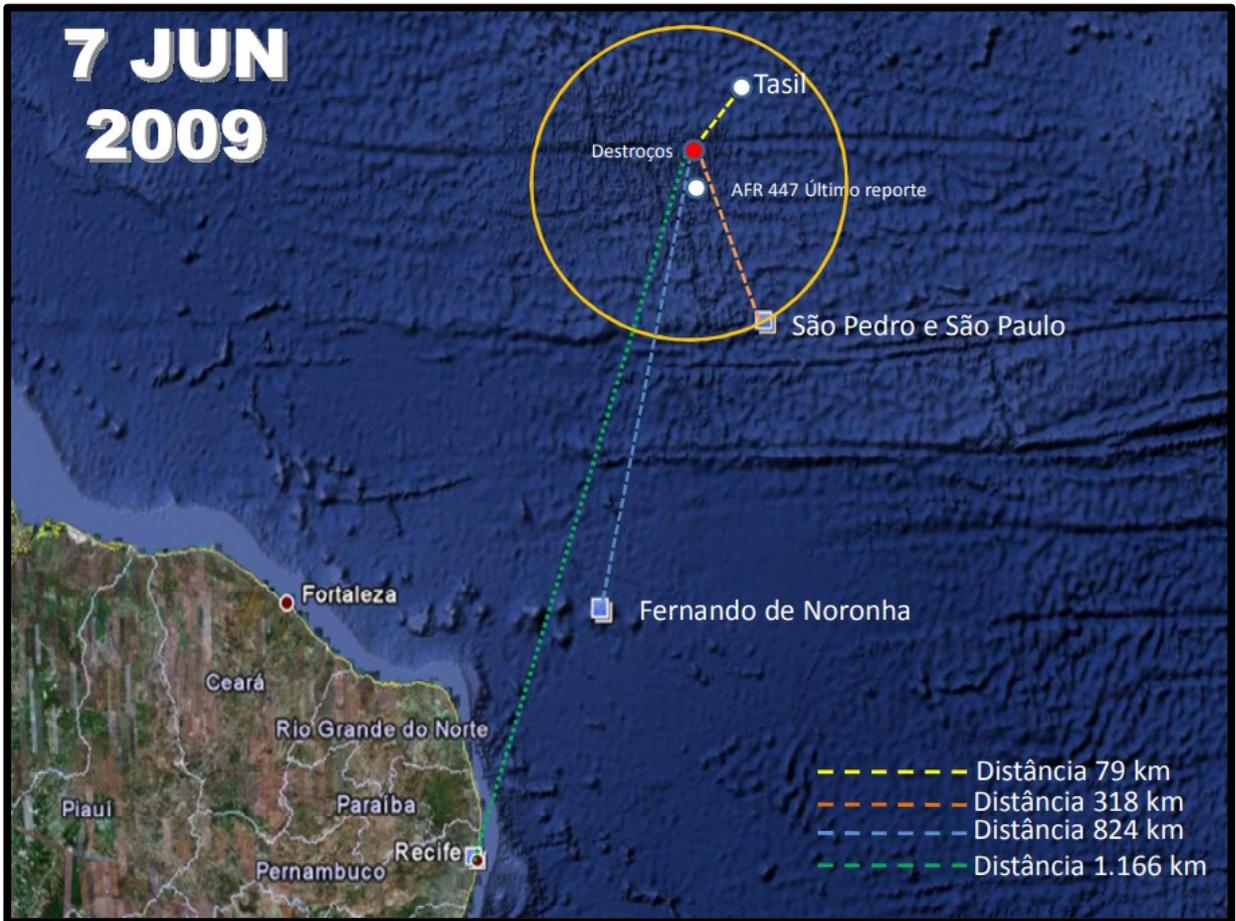
Fonte: Poggio, 2016. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2016/01/28/a-guerra-da-lagosta-e-suas-licoas/>. Acesso em: 30 jun.2024.

Figura 14 - Manchetes de jornais durante a crise



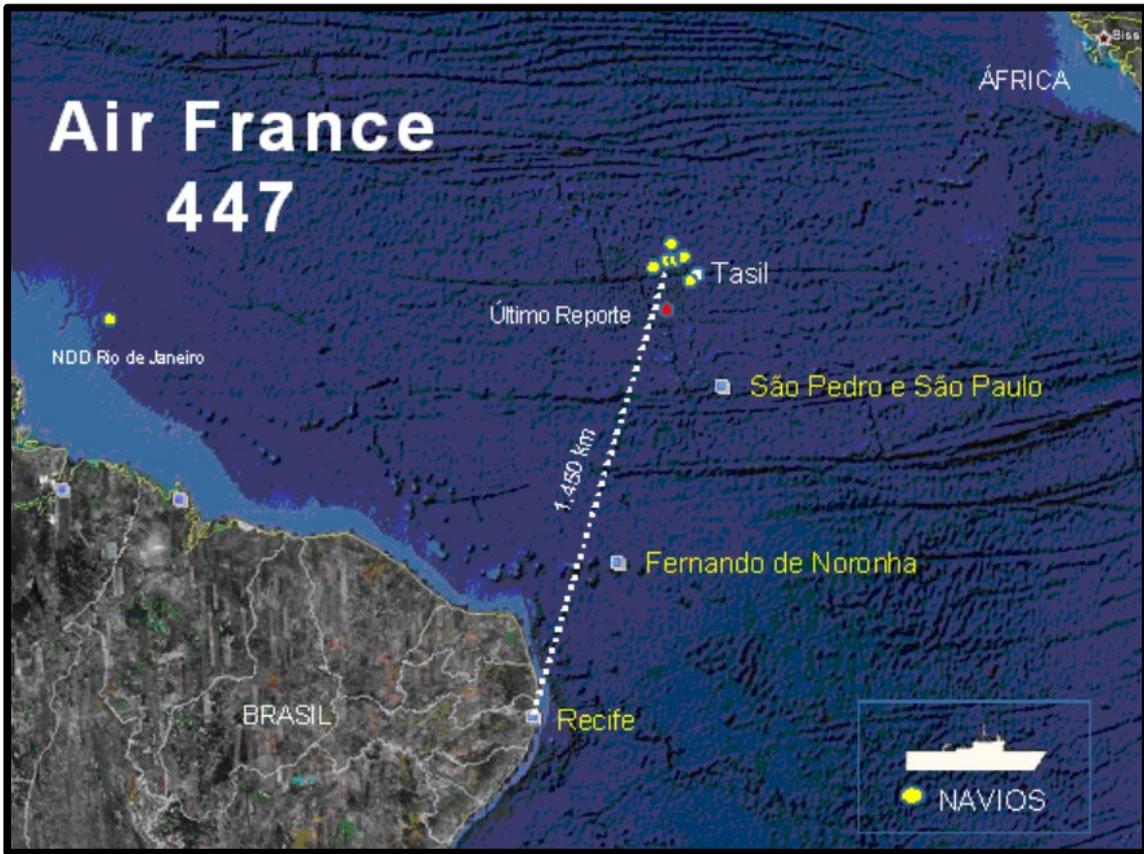
Fonte: Poggio, 2016. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2016/01/28/a-guerra-da-lagosta-e-suas-licoos/>. Acesso em: 30 jun.2024.

Figura 15 - Local do acidente AF 447



Fonte: G1, 2009. Disponível em: <https://g1.globo.com/Noticias/Mundo/0.,MUL1187441-5602,00-HEGA+A+NUMERO+DE+CORPOS+RESGATADOS+DO+MAR.html>. Acesso: 30 jun. 2024.

Figura 16 - Navios na cena de ação SAR



Fonte: Silva; Monteiro, 2009

Figura 17 - Organograma da coordenação operacional do GAA



Fonte: Campos, 2020

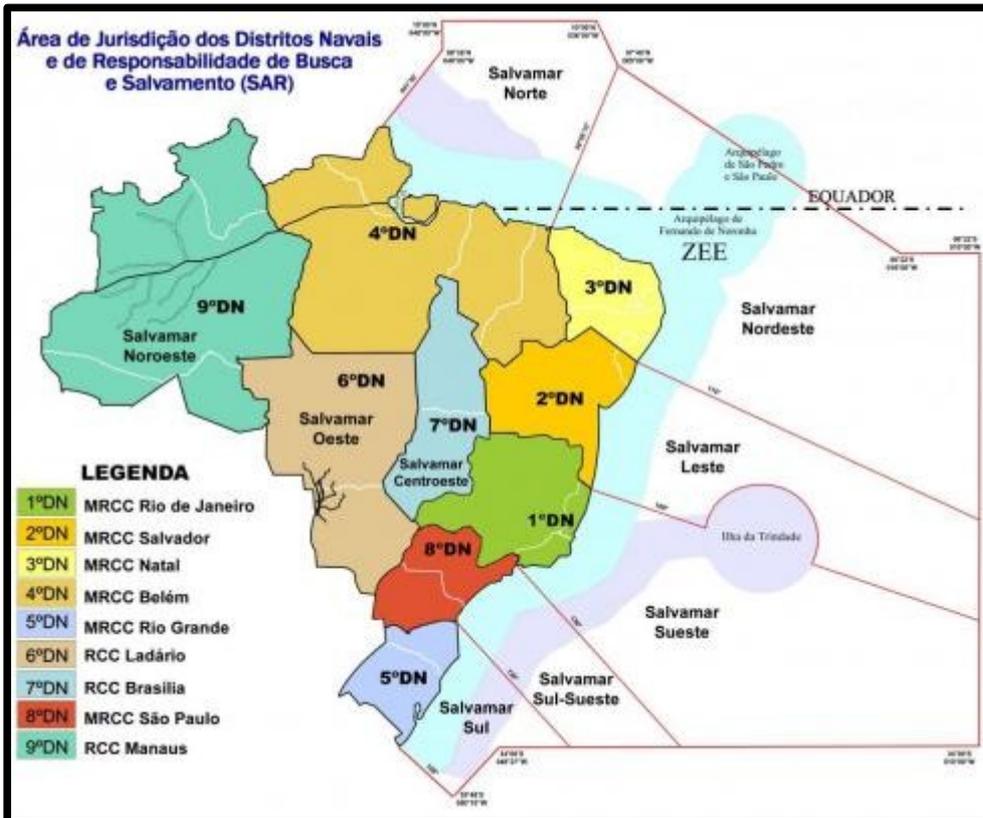


Figura 20 - Importância Estratégica do Atlântico Sul - Áreas Focais



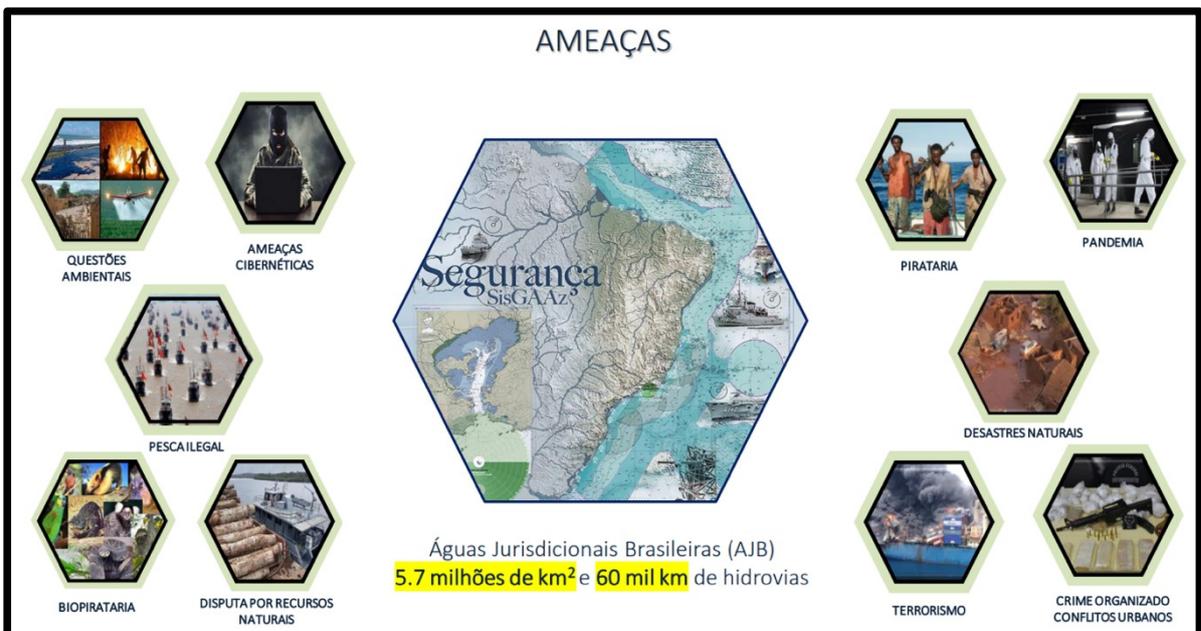
Fonte: Souza et al., 2018

Figura 21 - Áreas de Jurisdição dos Distritos Navais.



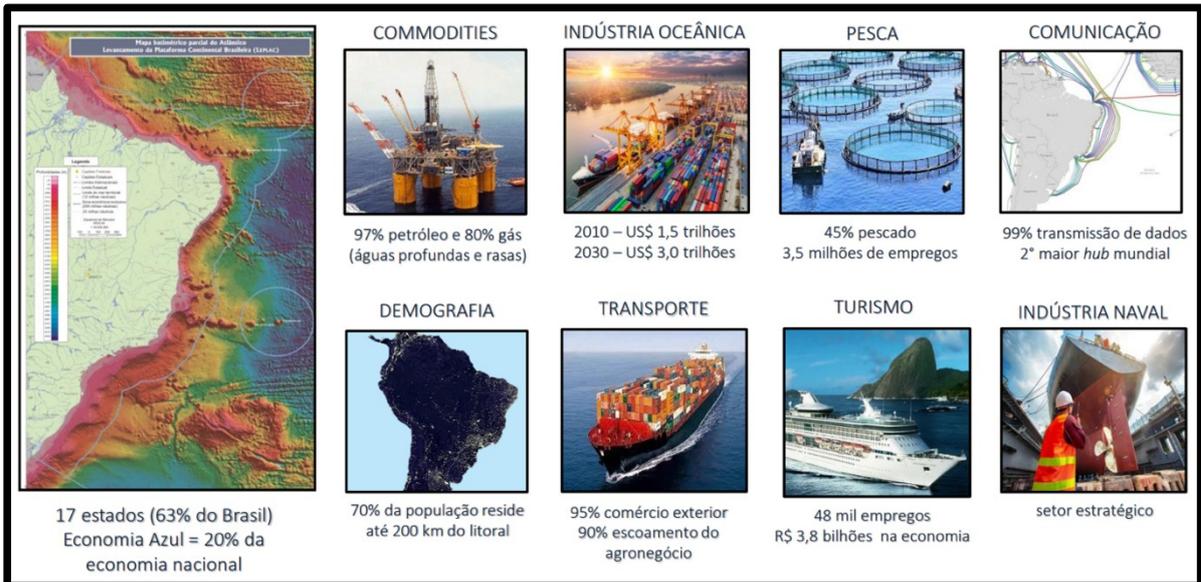
Fonte: Brasil, (202-). Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sspm/?q=noticias/voc%C3%AA-sabe-o-que-%C3%A9-um-distrito-naval-dn>. Acesso em: 30 jun. 2024

Figura 22 – Ameaças



Fonte: Olsen, 2023

Figura 23 - Riquezas e Vulnerabilidades



Fonte: Olsen, 2023

Figura 24 - Rotas de Aviação Civil no Mundo



Fonte: Jpatokal, 2009. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Aviação\\_civil#/media/Ficheiro:World-airline-routemap-2009.png](https://pt.wikipedia.org/wiki/Aviação_civil#/media/Ficheiro:World-airline-routemap-2009.png). Acesso em: 30 jun. 2024.

Figura 25 - Potências Extrarregionais no Atlântico Sul



Fonte: Olsen, 2023

## **ANEXO B – Objetivos Estratégicos da Estratégia de Defesa Marítima**

Os Objetivos Estratégicos da Marinha (OBE) são amplos direcionamentos a serem seguidos pela Marinha do Brasil (MB) para o cumprimento da sua Missão. Os OBE foram elaborados com base na compreensão profunda sobre a efetiva contribuição da Instituição para a sociedade brasileira. Eles resultam da análise de documentos condicionantes do mais alto nível político estratégico. Dessa forma, os OBE direcionam as ações e tarefas da MB e, em última análise, justificam a sua existência.

Além disso, é importante ressaltar que os OBE abrangem todos os Campos de Atuação do Poder Naval, quais sejam: Defesa Naval, Segurança Marítima, Diplomacia Naval e Apoio às Ações do Estado. Outra característica relevante a ser ressaltada é o caráter permanente dos OBE intrínseco a cada um deles. Isto posto, foram elaborados onze OBE, cujas descrições podem ser verificadas a seguir.

### **OBE 1 – Sobrepujar as ameaças estatais aos interesses nacionais nos ambientes marítimo e fluvial**

O OBE 1 orienta a MB para as atividades relacionadas à Defesa Naval com foco na garantia dos interesses nacionais. Esse OBE prioriza tarefas e ações contra as ameaças estatais que se utilizem dos ambientes marítimo e fluvial para se contrapor aos interesses brasileiros. A entrega deste OBE para a sociedade brasileira está diretamente relacionada à destinação constitucional de Defesa da Pátria.

### **OBE 2 – Assegurar a soberania e os direitos de soberania e jurisdição na Amazônia Azul**

O OBE 2 refere-se à superação de ameaças de usurpação da Soberania do Estado brasileiro, em seu viés mais amplo, no que diz respeito à segurança marítima e aos recursos vivos e não-vivos da Amazônia Azul. Este OBE entrega para a sociedade brasileira a proteção do patrimônio nacional no ambiente marítimo sob a jurisdição do Estado brasileiro.

### **OBE 3 – Proteger as Infraestruturas Críticas do Poder Marítimo (ICPM)**

O OBE 3 diz respeito, especificamente, à proteção dos ativos do poder marítimo representados, principalmente, pelas instalações portuárias, plataformas e terminais de petróleo e gás e suas estruturas de apoio. O OBE em lide busca garantir o funcionamento normal dessas infraestruturas em momentos de crise e conflito, dada sua essencialidade para o País.

### **OBE 4 – Preservar as Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) de interesse nacional**

O transporte marítimo responde por 95% das trocas comerciais brasileiras, em volume transportado. Assim, o OBE 4 visa garantir o tráfego marítimo vital para o Brasil e abrange a sua proteção, bem como da carga por ele transportada.

### **OBE 5 – Preservar as Linhas de Comunicação Fluviais (LCF) das bacias hidrográficas Amazônica e Platina**

O OBE 5 visa garantir a segurança marítima nas vias fluviais nas porções brasileiras das bacias hidrográficas Amazônica e Platina. Nesses ambientes operacionais, a MB é responsável por manter as LCF livres de ameaças, permitindo a interligação entre as cidades, a livre navegação e a segurança do comércio.

### **OBE 6 – Atuar, de forma integrada, contra os delitos transfronteiriços e ambientais, principalmente na Amazônia Azul, nas LCF e na área ribeirinha de interesse**

O OBE 6 prioriza as tarefas voltadas ao Apoio às Ações do Estado desenvolvidas pelos Órgãos de Segurança Pública (OSP) nas regiões apontadas. Concretiza-se por meio de ações isoladas, em coordenação ou em cooperação com outros órgãos do Poder Executivo, responsáveis primários na repressão aos delitos em lide, contribuindo para a segurança interna.

## **OBE 7 – Prover a Segurança da Navegação Aquaviária e a Salvaguarda da Vida Humana no Mar**

Este OBE se destina a assegurar a salvaguarda da vida humana nas AJB, a segurança da navegação no mar aberto e hidrovias interiores e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio. Possui, ainda, relação direta com as atribuições da Autoridade Marítima Brasileira (AMB), exercida pelo Comandante da Marinha em cumprimento a acordos e tratados internacionais e à legislação brasileira, em particular na Lei Complementar 97/1999, na Lei 9537/97 e no Decreto 2596/98.

## **OBE 8 – Desenvolver o Setor Estratégico Nuclear de Defesa**

De acordo com a Estratégia Nacional de Defesa (END), a MB é responsável pelo desenvolvimento da tecnologia nuclear para fins pacíficos, no âmbito da Defesa. Assim, este OBE privilegia os projetos e investimentos para o desenvolvimento e operação do submarino convencionalmente armado com propulsão nuclear (SCPN) e das tecnologias e capacitações nacionais que qualifiquem o País para a utilização da energia nuclear para fins pacíficos.

## **OBE 9 – Promover o desenvolvimento do Poder Marítimo**

O OBE 9 refere-se às ações da MB voltadas para a promoção da pesquisa e do desenvolvimento no ambiente marinho. O Poder Naval apoia o Poder Marítimo no que tange às atividades de pesquisa voltadas para conservação e exploração sustentável dos recursos marinhos e proteção do meio ambiente, assim como para a integração da Plataforma Continental ao espaço brasileiro, e na cooperação de forma sinérgica, a nível nacional e internacional, com os demais atores do ambiente marítimo.

**OBE 10 – Exercer a Diplomacia Naval**

O exercício da Diplomacia Naval está relacionado às ações voltadas para a promoção do Poder Nacional no exterior, utilizando o Poder Naval como elemento de apoio à Política Externa.

**OBE 11 – Atuar, de forma integrada, na defesa dos interesses do Brasil na Antártica**

Este OBE decorre da Política Nacional de Assuntos Antárticos e refere-se às atividades e ações voltadas para o ambiente antártico, nas quais a MB participa direta e decisivamente no apoio à pesquisa.