

CAPÍTULO II

SEGURANÇA NO MAR¹

Resumo

A segurança² no mar é abordada inicialmente de acordo com os desafios e oportunidades que o uso dos oceanos representa na história humana. Existem quatro características interligadas, que definem e sintetizam as ações conectadas ao mar. Tais atributos são estudados e reconhecidos em função de sua constância ao longo da história do homem nas atividades marítimas. Em consequência, são apresentados aspectos da evolução do uso do mar pela ótica de distintos países, o que, mais tarde, ao final do século XIX, foi identificado por Alfred Thayer Mahan, e denominado de *sea power* (poder marítimo), e a inter-relação direta com o poder naval, componente militar do poder marítimo. No desenvolver do capítulo, buscou-se identificar como o Brasil, desde os tempos de colônia até os dias atuais, relacionou-se com o aspecto da segurança no mar exigido de uma nação marítima, por influência das “forças profundas” da geopolítica. A pesquisa apresenta, ainda, uma breve visão do cenário geopolítico contemporâneo e, em função do quadro atual, mostra como o Brasil tem procurado enfrentar os enormes e novos desafios que o século XXI suscita, no que tange à segurança e à defesa para a organização e o emprego do poder naval pela Marinha do Brasil. Alinham-se, por fim, algumas sugestões.

Abstract

Safety at sea is initially addressed in accordance with the challenges and opportunities that the use of the oceans represents in human history. There are four characteristics, linked among themselves, that define and synthesize the actions connected to the sea. Such attributes are studied and recognized depending on their constancy throughout the history of man in maritime activities. Following, it was introduced some features of the evolution of the use of the sea through the eyes of different countries, which later, in the late nineteenth century, was identified by Alfred Thayer Mahan, as the sea power and its direct interrelation with naval power, the military component of maritime power. In developing the chapter, it was sought to identify how Brazil, from colonial times to the present time, under the influence of "deep forces" of geopolitics, has dealt to the safety at sea as required for a maritime nation. The research provides, furthermore, a brief overview of current geopolitical scenario and, regarded to the current frame, introduces how Brazil has managed to address the huge and new challenges arose in the twenty-first century concerned to security and defense for the organization and the use of naval power as say Brazilian Navy. Finally, it is presented some suggestions.

1. Introdução

O desafio de pensar a segurança no mar deve ter a liberdade necessária para conceber soluções adequadas aos ensinamentos históricos, aos desafios contemporâneos e a um futuro pleno de incertezas. Esta é uma tarefa imensa, uma vez que o mundo insiste em ser diferente daquilo que, por vezes, busca-se predefinir por meio de modelos concebidos por visões academicistas, distantes dos percalços diários.

A atualidade, internacional e nacional, é rica em conflitos e crises de muitos tipos, um desafio para que se possa torná-la um pouco mais compreensível. A realidade geopolítica de um mundo globalizado e extremamente dinâmico aponta para a necessidade de não esquecer-se a história. Esta se faz presente nas crises, para demonstrar que alguns problemas dados como vencidos estavam apenas hibernando, aguardando o momento oportuno para dificultar a compreensão e confundir as análises políticas e estratégicas. A prudência e a cautela devem orientar os que buscam decifrar

¹ Esta atualização contou com a participação do contra-almirante (Ref.) Reginaldo Gomes Garcia dos Reis, da Escola de Guerra Naval (EGN).

² Segurança abrange preservação da soberania, integridade territorial, realização de interesses nacionais e garantia aos cidadãos do exercício dos direitos e deveres constitucionais (BRASIL. Política de Defesa Nacional, 2005).

acontecimentos no curto prazo.

A visão de um avanço do tempo em velocidade crescente talvez seja esclarecida pela “diminuição das distâncias geográficas em função da facilidade dos transportes, seja por meio material, seja nas ‘asas’ dos meios virtuais”. Sem dúvida, as tecnologias de informação e comunicações (TIC) proporcionam a ideia de que o mundo é “pequeno”. Entretanto, a geografia, em sua visão mais ampla, calcada na dinâmica catalisadora das “forças profundas” da geopolítica, manifesta-se para mostrar que o ambiente contemporâneo foi, e continua sendo, a base para entender as dimensões multidisciplinares de conflitos e crises (RENOUVIN, 1967).

É nesse quadro complexo que se faz necessário pensar o mar com competência e perspectiva nacional, compreender-lhe o uso e os atributos e, em decorrência dessas demandas, ampliar o porquê da necessidade da segurança no mar. Na atualidade, esta possui bases jurídicas mais amplas, diferentemente do que ocorreu no passado. O novo direito do mar, nascido no século XX, afetou o conceito de liberdade dos mares para aqueles que o utilizaram em sua plenitude, transformando o poder marítimo em processos de desenvolvimento e crescimento econômico significativos para alguns países.

A preservação do uso do mar exigiu no passado e continua a exigir o encontro de uma solução para os problemas de segurança no mar. Como consequência natural, nasceu a necessidade de existir a Marinha, um braço essencial do poder marítimo, denominado “poder naval”. As breves linhas que se seguem convidam o leitor a refletir sobre o tema.

O termo marítimo só foi associado ao de estratégia no século XIX. Tal resistência ocorreu, principalmente, devido à possibilidade de navegar em alto-mar e aí não serem encontrados pontos estratégicos a serem ocupados. Esta é uma diferença essencial, no aspecto militar, em relação ao poder terrestre e ao poder aéreo militares. Além disso, privilegiados, uma vez que as esquadras podem mover-se em todas as direções. Os pensadores do século XIX, especialmente Mahan, Corbett e Coulomb, classificam o adjetivo marítimo como o que engloba todas as questões do mar, enquanto o adjetivo “naval” identifica o uso militar (WEDIN, 2016).

2. O mar como desafio e oportunidade

Seria absurdo dizer que, pela imensidão do mar na Terra, seu nome deveria ser: “Água”? Há espaço, no século XXI, para um debate restritivo entre “continentalidade” e “maritimidade”? O que leva os realizadores de filmes de ficção sobre viagens interplanetárias a basear suas narrativas nas sagas do desbravamento dos mares?

As indagações acima não procuram respostas definitivas, nem estas seriam suficientes para esclarecer tema tão complexo que é estudar o “espaço” marítimo e a evolução de sua influência. As lições da história precisam ser estudadas dentro do seu contexto. Não são verdades absolutas, a serem transpostas linearmente, uma vez que as variáveis subjetivas estavam condicionadas por peculiaridades específicas ao quadro temporal em que ocorreram.

Voltar no tempo, todavia, é necessário para que, sem que se caia no perigo da projeção linear dos fatos históricos, se saiba identificar os aspectos que apresentam características permanentes no longo prazo.

O ponto de partida para a profundidade da análise desejada neste capítulo pode ser encontrado na obra de Geoffrey Till: *Seapower: a guide for the twenty-first century*. Inicialmente, entender quais os **atributos** permanentes do mar que favorecem a compreensão da força da expressão *Seapower* – traduzida como “poder marítimo”, para um adequado entendimento, que vá além das palavras.

Segundo Till (2018), os atributos do mar podem ser sintetizados em quatro características conectadas entre si:

- fonte de recursos;
- meio para transporte e intercâmbio;

- meio de informação e difusão de ideias; e
- meio de domínio.

O espaço destinado a este capítulo não permite ampliar e aprofundar cada um dos atributos. É importante, entretanto, que se tenha uma síntese do que cada um deles representa. Com isso, chega-se ao que os analistas estratégicos entendem como funções clássicas do *sea power* (poder marítimo). O encadeamento das concepções desenvolvidas e formuladas, no decorrer da história, para atingir os atributos, irá definir o papel que o poder naval desempenha em sua vinculação direta com o poder marítimo.

2.1. O mar como recurso

O mar como recurso enseja lembrar os primórdios da humanidade. As buscas dos arqueólogos identificaram-no como uma inesgotável fonte de alimentos. Até os dias de hoje, o ser humano recorre ao mar, de forma econômica ou não, para saciar sua demanda por proteínas (TILL, 2018).

Estima-se que o consumo de proteínas oriundas do mar, diariamente, seja da ordem de 20%. Entretanto, como o Brasil verifica com as potencialidades da Amazônia Azul, outros recursos podem ser explorados e explorados dos oceanos, além de petróleo e gás.

O mar não é uma “extensão” linear da terra. Ele apresenta características próprias e peculiares ao seu ambiente. Além disso, requer investigações mais intensas e aprofundadas para compreendê-lo em toda a sua abrangência nos aspectos materiais, com a inovação tecnológica adequada. Explorar o mar demanda estudos adequados para permitir as relações do homem com esse ambiente. Com a escassez de recursos, que já dá sinais importantes na exploração em terra, não é improvável identificar que o mar terá seu papel ampliado como fonte de recursos. Dessa busca, irão surgir choques de interesses. E, conseqüentemente, a ocorrência de conflitos e crises, pelo desbravamento da última fronteira do planeta Terra.

2.2. O mar como meio de transporte e intercâmbio

O atributo anterior traz em si a percepção de uma fonte fixa de recursos. Neste, o mar apresenta-se como um elemento de ligação na troca de produtos e de ideias. O transporte é uma função mercadológica, com atuação dupla. Em síntese, há a necessidade de transportar os bens para os lugares onde são demandados. Isso precisa ser feito no momento em que ocorre a necessidade. Identificam-se, assim, a utilidade do lugar e a utilidade do tempo. Duas variáveis bem conhecidas pelos planejadores nos níveis político, estratégico, operacional e tático.

À visão mercadológica devem ser acrescidas a relação e a interação desenvolvidas pelo contato de distintos valores culturais, fruto das diferentes civilizações existentes no planeta.

O Brasil tem, em sua origem, uma vivência histórica dos efeitos produzidos pela epopeia das grandes navegações, nascidas do conhecimento desenvolvido na Escola de Sagres.

Hoje, a globalização usufrui e alimenta o segundo atributo do mar. O mundo interdependente, conectado não só pelas TIC, mas também pelo contêiner que tanto alterou o processo do transporte, em terra e no mar, é um símbolo bem atual do mundo globalizado. Também reafirma a perspectiva da necessidade de manutenção em “boa ordem” do comércio local, regional e internacional, dando segurança às linhas de comunicação marítimas. A comunidade humana é extremamente dependente disso. Atualmente, 90% do comércio mundial, quantificado pelo volume transportado, demandam o transporte marítimo. Logicamente com base em futuras inovações tecnológicas e a crescente participação na economia de atores estatais, como China e Índia, não é possível imaginar um decréscimo na dependência do comércio do uso do mar.

Os aspectos apontados acima levam alguns estudiosos a considerar o conceito de globalização como de característica eminentemente marítima. Há mesmo uma visão de que o século XXI terá uma

forte base de sustentação no poder marítimo³.

O custo de vinte toneladas de mercadorias transportadas da Ásia para a Europa é inferior ao preço de uma passagem de avião, na classe econômica, na mesma distância. O custo dos fretes marítimos possui uma forte participação nessa vantagem competitiva.

Não se conhece, com a profundidade desejada, o impacto das pesquisas farmacêuticas, por exemplo, em derivados de flora e fauna marinhas. Nesse quadro, não se pode esquecer o desafio ambiental devido à poluição e a outros tipos de agressões que desfiguram o conceito de “desenvolvimento sustentável”.

O final acima remete, outra vez, aos aspectos da segurança, a outra face da moeda do desenvolvimento. Este último traz consigo os benefícios de melhores dias, mas encapsula a contradição dos interesses de atores estatais e não estatais. Identifica-se, pois, que o crescimento do uso do mar traz, também, o aumento da natureza dos riscos.

O mar e os oceanos estão deixando de ser apenas um caminho que une os interesses das pessoas e que elas disputam, como era percebido de uma forma mais ampla ao final do século XIX. Hoje, os oceanos representam novas fronteiras, mesmo conhecendo-se menos de 10% dos fundos marinhos. Conhece-se mais o espaço do que o fundo dos oceanos. Estes deixam de ser vistos apenas como recursos, para serem entendidos como um grande enigma que a Terra terá de decifrar nas próximas décadas. O campo é vasto e vai desde segurança alimentar e mudanças climáticas, até a provisão de energia, recursos naturais e desenvolvimento de produtos medicinais. Por tal razão, expande-se cada vez mais o conceito de “economia do oceano” ou “economia azul” (*Blue Economy*) que é diferente da economia com base em terra.

A visão acima é corroborada pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), existente desde 1961, e que, pela primeira vez, publicou um relatório, em 2016, considerando o oceano a partir de uma perspectiva econômica. É sugestivo que no quinto parágrafo do prefácio, na página 3 do relatório, esteja registrado um mea-culpa pelo fato de até então não se ter dado atenção de modo mais amplo às atividades econômicas no oceano. O relatório começa afirmando que a *ocean economy* (economia do oceano – PIB do mar) é essencial para o bem-estar futuro e a prosperidade da humanidade (OCDE, 2016 – *The Ocean Economy in 2030*).

2.3. O mar como meio de informação e difusão de ideias

Segundo Till (2018) e o relatório da OCDE (2016), ainda hoje os cabos de fibra ótica submarinos servem para desempenhar um papel fundamental para a internet, tão ou mais significativo que os satélites na propagação das comunicações. É relevante observar que, ao início do século XX, praticamente todos os cabos submarinos de comunicação pertenciam a empresas britânicas. A obtenção de inteligência sobre as comunicações dos adversários, devido à vantagem da posse do meio, foi preponderante na quebra de códigos utilizados na Primeira Guerra Mundial (FRIEDMAN, 2001).

O dado anterior permite verificar como os atributos estão conectados como elos de uma amarra. Claramente o terceiro, por sua aparente especificidade, dá a oportunidade de observar como ele apresenta características do segundo e do quarto atributos do mar.

O comércio envolve negociação e, para realizá-la, as partes precisam interagir. A troca de ideias e valores de distintas culturas passa de um lado para o outro de forma direta ou indireta. Foi assim que no passado, só para exemplificar, a “rota da seda” serviu para troca de produtos e, também, de conhecimentos sobre a pólvora e alimentos. A batata, produto originário dos Andes e cultivado pelos incas, somente chegou à China em 1593. Hoje, a China é o maior produtor mundial de batata. A filosofia grega conviveu e incorporou informações advindas dos povos que habitavam o Extremo Oriente. As milenares China e Índia foram fontes do intercâmbio vivenciado.

³ Revista *Diplomatie, Géopolitique des mers et des océans* – 2013.

A cooperação e o conflito convivem simultaneamente dentro do atributo de troca de informação e ideias. Os exemplos históricos são muitos. Passam pela expansão dos credos religiosos, pelas expedições marítimas e outras formas de obter ou de passar informação. Por diversas vezes, o atributo valeu-se da força para fazer prevalecerem os desígnios dos que se achavam superiores. As marcas daqueles momentos afetam até hoje as relações dos atores estatais e não estatais que convivem neste planeta (CROWLEY, 2016).

2.4. O mar como meio de domínio

*“Que o mar com fim será grego ou romano.
O mar sem fim é português.”*
Fernando Pessoa

O verso em epígrafe, de Fernando Pessoa, leva ao entendimento do que significa o quarto atributo do mar para o mundo. No caso específico desta característica simbólica que envolve o uso do mar, a história está repleta de exemplos de como aqueles que nos antecederam na linha do tempo tiraram proveito do uso do mar como forma de domínio. Para tal, desenvolveram as suas marinhas com o propósito de garantir a prosperidade.

Dentro da moldura acima, incluem-se as atividades marítimas de fenícios, gregos e romanos. As aventuras dos vikings, que representavam, segundo Jared Diamond (2006), uma forma de escapar dos ataques que sofriam em suas terras, eram tentativas de recuperar suas perdas, indo pelo mar pilhar as terras que hoje constituem a Grã-Bretanha⁴. Assim, estenderam sua atuação até a Groenlândia e o continente americano (LAMBERT, 2018).

Não se pode pensar nessa saga empreendedora somente em termos ocidentais. Na Ásia, os povos têm numerosos exemplos históricos que são lembrados, contemporaneamente, em razão do crescente desenvolvimento do poder marítimo e do poder naval da China e da Índia, especialmente nas áreas dos oceanos Pacífico e Índico.

Foi marcante na história da China o período da dinastia Ming (1368 – 1644). O primeiro reinado da dinastia teve o sugestivo nome de *Hongwu*, cujo significado é “vasto poder militar”. Durante o terceiro período da dinastia Ming, o nome adotado foi *Yongle* (felicidade perpétua), quando grandes esquadras chinesas levaram a vários locais o poder imperial, sob o comando do almirante Zheng He. Atingiram não só o antigo Ceilão e a Índia, como também o Golfo Pérsico e o litoral oriental da África (GASCOIGNE, 2003; CROWLEY, 2016).

As expedições marítimas chinesas ocorreram entre 1405 e 1433. Consta que a de 1405 era constituída por 62 navios, com 28.000 homens. Outra das sete viagens chegou a ter no mar mais de 300 navios. Não foi a derrota em batalhas navais que causou o abandono do domínio do mar. Isso ocorre por decisão própria e coincide com a transferência da capital, do litoral para a atual localização, ao início do século XV. Alguns analistas estratégicos usam tal fato para apontar como o descuido em relação ao mar custou caro aos chineses nos séculos XIX e XX. A vulnerabilidade no mar permitiu a imposição por potências estrangeiras de ações contrárias à soberania, à economia e ao desenvolvimento do país (COUTAU-BÉGARIE, 2010; LAMBERT, 2018).

Depois disso, podem ser apontadas as ações de Portugal e Espanha na expansão dos seus domínios imperiais. Esses Estados atingiram tal expressão que conseguiram dividir o mundo. Inicialmente, o Papa Alexandre VI, por meio da bula *Inter Coetera*, estabeleceu um meridiano situado 100 léguas a oeste do arquipélago de Cabo Verde. O mundo a oeste do meridiano seria espanhol, a leste seria de Portugal. Este não se contentou com a divisão e o diferendo foi objeto de uma negociação que culminou com o Tratado de Tordesilhas (1494), estabelecendo novo meridiano, 360 léguas a oeste de Cabo Verde (CROWLEY, 2016).

O crescimento econômico e a busca da expansão levam holandeses, franceses e britânicos à disputa pelo domínio do mar conquistado por Portugal e Espanha. O final dessa não tão sucinta página

⁴ Jared Diamond, O Colapso, 2006.

da história é marcado pelo longo período da *Pax Britannica*, ancorada no poder marítimo e no poder naval que caracterizaram o Império Britânico. Seria tal fato o ápice do processo de globalização pelo qual o mundo passou naquela época?

Outros acontecimentos do século XX, tão farto em guerras e crises, servem para dar uma visão que vai além dos espaços deste capítulo. No entanto, eles reafirmam que o atributo do mar como domínio está diretamente relacionado aos recursos, à propagação de ideias e ao crescimento econômico.

A conexão dos quatro atributos foi apontada por Mahan (1890) e outros pensadores. A busca pelo desenvolvimento promove a necessidade de acesso a outras áreas, seja por obtenção de matérias primas, seja para atingir novos mercados. Alguns pensadores veem tal ação como sendo um ato de imperialismo. Por tal razão, as estratégias concebidas levaram ao crescimento das marinhas. Pode-se argumentar, também, no sentido contrário, que a fraqueza do poder naval é um campo aberto para negar o desenvolvimento e a realização dos interesses nacionais.

Ao confronto de ideias faz-se necessário acrescentar que não há, no processo de uso dos quatro atributos do mar, uma obrigatoriedade do aspecto do domínio do mar para a realização dos interesses nacionais e, por consequência, que a forma de obter esse amplo propósito somente se efetue pela coerção. Há diversos fatos históricos que contradizem tal análise fatalista. O mundo atual tem visto como há uma combinação de meios de ação, como dissuasão e persuasão, que não se restringe ao uso do elemento militar.

Deixando de lado qualquer juízo de valor sobre a globalização contemporânea, o fato é que o sistema de intercâmbio comercial depende do mar. Sua manutenção requer segurança, intrinsecamente ligada ao poder naval. Por isso, faz-se necessário ampliar um pouco como se desenvolvem as funções e as atividades marítimas sob o foco do poder marítimo e do poder naval.

3. Poder marítimo e poder naval

O poder marítimo foi uma força importante no progresso e na decadência dos países. Além disso, fez-se sempre presente na evolução das diversas civilizações. A incorporação aos meios navais dos avanços tecnológicos é um dos exemplos de como a história do mar está diretamente relacionada ao desenvolvimento econômico e científico. É, entretanto, necessário considerar que alguns impérios, como o Egito, não foram potências marítimas, em razão de estarem situados geograficamente em áreas generosas quanto à demanda de recursos. Mas não se pode esquecer que sofreram impactos vindos do mar, os quais afetaram sua estabilidade. No Egito, desde cedo, havia uma perfeita distinção entre o navio de comércio (navio redondo) e o navio de guerra (navio comprido). Por sua vez, os fenícios eram nômades e sem tradição marítima: as migrações levaram-nos a fixar-se na costa em uma estreita faixa de terra, espremidos pela montanha e pelo mar. A situação levou os descendentes de pastores a buscar o mar, dando vazão à tendência comercial (STEVENS & WESTCOTT, 1958).

A história do poder marítimo conduz ao entendimento de que ele está assentado na prosperidade econômica e, portanto, para a manutenção dessa condição, exige o apoio do poder naval. Em sendo assim, percebe-se que existe uma íntima e intensa relação entre o poder naval e a prosperidade econômica.

O parágrafo anterior permite entender por qual razão o poder marítimo é um conceito amplo e, em sua definição, são acentuadas as diferenças com o poder terrestre e o poder aéreo. O poder naval depende, para definir sua organização, preparo e emprego, de identificar as demandas advindas do poder marítimo: não é um simples inventário de meios e de suas respectivas capacidades de combate.

A vinculação apontada está consubstanciada na frase do marinheiro inglês Walter Raleigh, expressa no alvorecer do século XVII: “Aquele que controla o mar, controla o comércio mundial, controla as riquezas do mundo e, conseqüentemente, o mundo em si”. Sir Walter Raleigh viveu de 1554 até 1618, quando foi decapitado em 29 de outubro na Torre de Londres. Participou ativamente das guerras de corso em 1578, contra os galeões espanhóis. Em 1580, combateu os insurgentes

irlandeses e é reconhecido com a titulação de “*sir*” pela rainha Elizabeth. Participa também ativamente das ações que antecedem a expedição da Invencível Armada, concebida pelos espanhóis para a invasão da Inglaterra. O fracasso do intento é uma mistura de diversas variáveis, desde a mudança das táticas de combate no mar, graças ao acesso a inovações na construção e no armamento de navios (ALMEIDA & VIDIGAL, 2009).

Desde Henrique VIII, pai de Elizabeth I, a Marinha inglesa buscou novos modelos de organização. Em 1546, cria um ministério da marinha militar. A renovação da esquadra para atender à transição entre o remo e a vela, à busca de navios adequados para o uso da vela e ao emprego da artilharia a bordo têm um custo elevado. Entretanto, as vantagens oferecidas para os combates no mar eram significativas, uma vez que era definitivamente evitado o modelo do combate corpo a corpo, com soldados a bordo, que se engajavam após os navios se abalroarem e efetuarem a abordagem. O combate naval tinha nessa forma de atuar uma estreita ligação com as práticas militares terrestres, inclusive nas suas concepções.

A ação de Henrique VIII, ao criar, em 1546, uma esquadra permanente subordinada à coroa, foi acompanhada pelo que se considera o embrião do atual almirantado britânico: o *Navy Board*. Este era o setor responsável pela administração da marinha militar.

Os principais membros da *Navy Board* eram: o tesoureiro, o chefe das construções navais, o controlador, o chefe da artilharia e o comissário dos navios. As pessoas selecionadas para os cargos tinham, geralmente, experiência com as lides do mar, militares e mercantis. Estava, assim, plenamente contemplada a associação de todos os aspectos fundamentais do poder marítimo. As sementes lançadas nessa ocasião permitiram criar as bases sólidas do Império Britânico, assentadas no comércio marítimo e no poder naval. Por tal razão, o modelo de financiamento concebido pelo *Navy Board* para a obtenção de navios militares valia-se dos ganhos do comércio marítimo. Além disso, a atividade mercantil já dispunha de uma infraestrutura de material (portos, estaleiros, navios mercantes etc.) e de pessoal que era utilizada de modo dual pelo poder marítimo. Este é um dos exemplos históricos significativos do entendimento do grande e abrangente sistema que é oriundo do uso dos quatro atributos do mar (BOOT, 2006).

Cabe, neste momento, uma importante digressão. Segundo Almeida & Vidigal (2015), Mahan, a quem é atribuída a criação do termo *sea power* (poder marítimo), fruto de um emblemático conjunto de estudos sobre a história e o poder marítimo, tinha uma grande preocupação com a necessidade de que os ensinamentos obtidos pudessem chegar ao “homem comum da rua”. Mahan (1890) afirmou que a criação da expressão *sea power* fora feita para chamar a atenção do público e dos políticos quanto à importância do mar para a prosperidade das nações. Foi a partir desse momento que se conceituou poder marítimo, não sendo possível deixar de referir-se tal conceito a Mahan. Suas obras deram uma vasta amplitude ao que pretendia definir, indo além da marinha militar e da marinha mercante.

O poder marítimo está diretamente relacionado ao poder nacional. Este engloba os meios e os fins, que uma estratégia marítima contribui para unificar. Essa é a forma de colocar em ação a vontade política de, por meio da integração de elementos materiais, fazer o adequado uso do mar. O poder naval é um subsistema do poder marítimo.

Nos estudos de Mahan foram definidos seis fundamentos como arcabouço do *sea power*:

- posição geográfica do país;
- configuração física, como a quantidade de portos e as facilidades, bem assim os aspectos dos recursos naturais e do clima;
- extensão territorial;
- população (com ênfase especial ao aspecto demográfico);
- caráter da população (o *ethos* da sociedade); e

- o caráter das instituições do governo, que conduz a um projeto de Estado, com a devida vontade política e estratégica de executá-lo (STEVENS & WESTCOTT, 1942).

Os estudos de Mahan foram objeto de críticas e comentários diversos. O tempo passou, a tecnologia trouxe inovações. Além disso, o século XX apresentou novos contextos e com eles os duros testes da realidade para as diversas teorias desenvolvidas. Sir Julian Corbett, também um grande pensador dos assuntos marítimos, propôs ajustes coerentes em alguns pontos da obra de Mahan. As evoluções são necessárias como já demonstram os acontecimentos deste século XXI. A dinâmica do mundo obriga a que se tenha bastante atenção às mudanças. Em consequência, as adaptações devem ser procedidas. Entretanto, não podem ser desprezados aqueles conceitos e definições que se mostram duradouros ao longo da história.

As antigas dimensões estratégicas do emprego do poder militar tiveram que ser revisadas e hoje são analisadas sob cinco domínios, vistos de forma integrada: cibernético (5ª dimensão estratégica); espacial (4ª dimensão estratégica); aéreo (3ª dimensão estratégica); marítimo (2ª dimensão estratégica); e terrestre (1ª dimensão estratégica).

A nova perspectiva guarda uma profunda relação com os estudos do almirante Raoul Castex, que pôde conhecer desde os rigores da Grande Guerra (1ª GM), passar pela Segunda Guerra Mundial e vivenciar os tempos quentes da Guerra Fria. A perspectiva temporal de Castex permitiu que seu estudo pudesse evoluir e adaptar-se a novos contextos, oferecendo uma base fundamental no que tange à reconhecida “dualidade” das marinhas quanto à aplicação do poder naval e da sua vinculação direta ao amplo espectro coberto pelo poder marítimo com base no conceito por ele desenvolvido das “servitudes” (“dependências”).

A importância das “dependências” é uma especificidade e, também, particularidade, da estratégia marítima. As forças navais, pela dualidade, estão, simultaneamente, a serviço do mundo marítimo e da unicidade da guerra, por meio de operações conjuntas ou singulares. Vale aqui reproduzir um texto de Castex:

Em estratégia, longe de se isolar dentro de sua estratégia própria, assim como o Exército o fazia desde muito tempo, os “marinheiros” haviam reconhecido a existência das estratégias de outros ambientes, mesmo não militares, e estavam nelas interessados, uma vez que tinham discernido as ligações que as uniam, suas ações e reações recíprocas, suas repercussões sobre a estratégia marítima. Ao lado da noção de forças, habitualmente a única considerada nos debates concernentes à guerra terrestre, eles haviam introduzido aquela (noção) dos interesses (vitais e estratégicos), representativa dos desideratos de outras estratégias, para designar-lhe um lugar dentro da condução da guerra naval. Elas tinham alcançado, assim, uma concepção estratégica equilibrada, livre de todo particularismo, preocupada com o jogo dos diferentes elementos em presença, sabendo, por instantes, elevar-se facilmente, sem esforço, ao plano estratégico geral (CASTEX apud WEDIN, 2016, p. 362).

Castex trata não somente da guerra, mas também da paz e da crise, não somente da guerra total, mas da estratégia integral, obrigação de todo governo que busca o bem comum para as organizações estatais e não estatais.

A leitura de Raleigh permite identificar outros escritos posteriores que fizeram afirmações similares, com os de Mackinder e Spykman. Eles tentaram sintetizar a observação das “forças profundas” geopolíticas que se manifestavam nos contextos analisados. As perguntas então afloram. A globalização do século XXI será a característica principal do mundo contemporâneo? Como a dependência para a globalização do sistema de comércio internacional se comportará em relação ao uso do mar? A demanda por segurança, a “boa ordem no mar”, assumirá um papel significativo? Como o poder marítimo vai manifestar-se no século XXI? E o Brasil? Como foi seu relacionamento com o uso do mar? Como será seu reencontro com o mar no século XXI?

4. O Brasil e sua vinculação com o poder marítimo e o poder naval

O périplo desenvolvido até aqui foi executado com o propósito de estabelecer uma moldura histórica para entender os usos do mar. De agora em diante, vai-se avaliar, de forma sucinta, pois não há a pretensão de aprofundamento nas poucas páginas deste capítulo, como o Brasil se transformou e ainda tenta afirmar-se no cenário mundial, a partir das atividades marítimas: sua vinculação com o poder marítimo (*sea power*).

É preciso enfatizar que *sea power*, de acordo com a visão de Mahan (1890), não existia nos dicionários da língua inglesa. Por ser o produto dos diversos elementos que a integram, é conveniente resgatar, de tempos em tempos, seu sentido amplo e posicionar o Brasil em relação aos fundamentos do poder marítimo.

A revelação do espaço geográfico que hoje é denominado Brasil dá-se na sua descoberta pelos portugueses em 1500. A Escola de Sagres deu o suporte necessário para que aquele pequeno país fosse um exemplo de talassocracia⁵. Sob condição de colônia, viveu o Brasil um período longo e conturbado, tendo despertado a cobiça de outros países na busca de recursos que os “mitos” cosmográficos da época alimentavam.

As primeiras expedições ao Brasil são feitas mais com o propósito de identificar oportunidades na exploração de riquezas. De acordo com Eduardo Bueno, em seu livro com o sugestivo título “Náufragos, Traficantes e Degredados”, que cobre o período de 1500 a 1531, considerado, ainda, como uma lacuna na história do Brasil, aquelas pessoas chegaram pelo mar e por ele tiveram o seu destino definido.

Espanhóis e franceses se aventuravam pelo litoral da Terra Brasilis. Contestava-se até mesmo quem teria descoberto as “novas” terras. Os mapas ainda tinham fundamento na realidade geográfica de Cláudio Ptolomeu. É a epopeia produzida pelos portugueses e espanhóis que começa a dar novos contornos ao “mar tenebroso” dos cantos de Camões. Portanto, eram as descobertas envoltas em um ambiente de sigilo, em razão dos possíveis ganhos de capital.

A dúvida sobre quem primeiro aportou na “terra nova”, objeto de um marcante estudo da presença dos espanhóis no Brasil pelo almirante Max Justo Guedes, da Marinha do Brasil (MB), publicado no capítulo 4 do Tomo I do Primeiro Volume da História Naval Brasileira, deve ser acrescida à discussão sobre o nome dado às novas terras. A ideia que fica bem clara é que se a escolha foi devida ao “pau-de-tinta” (pau-brasil), a ligação é direta aos atributos do uso do mar.

A relação do Brasil com o mar é desenvolvida durante seu período colonial de acordo com os interesses da metrópole. Portugal definia os caminhos e a própria organização do território era fragmentada sem qualquer sentido de unidade. As rotas marítimas para o exterior aproximavam mais de Portugal algumas partes do Brasil. Isso teria os seus reflexos no processo da Independência. Havia diversos “Brasis”. Até a transferência da família real portuguesa (1808), a sucinta visão aqui apresentada retrata um momento histórico relacionado aos ciclos econômicos da colônia de Portugal.

As invasões francesas e holandesas e a Inconfidência Mineira não transmitiram aos brasileiros maior vontade de libertação, na intensidade vivida de 1808 a 1822. A mudança do centro de poder português para o Brasil foi produto das ações de Napoleão Bonaparte em relação à Grã-Bretanha. Apesar de a França napoleônica ser forte em terra, não tinha como contestar o domínio dos mares pelos britânicos. O bloqueio continental aos navios da Grã-Bretanha era uma mostra da situação. O Portugal situado na velha Europa poderia ser ameaçado, o Portugal situado no Brasil teria maior liberdade de ação. Dentro dessa visão, é inserida a abertura dos portos às nações amigas em 28 de janeiro de 1808, ato realizado na escala da comitiva na Bahia. A colônia passava a ser o centro do monopólio do império português. Em 8 de março de 1808, o Rio de Janeiro era a capital. A propagação das ideias vindas pelo mar iria proporcionar um ambiente propício à proclamação da

⁵ Segundo o dicionário “Aurélio”, talassocracia significa: domínio de potência marítima, império ou domínio dos mares.

Independência.

A dispersão das vilas e cidades em um território imenso, muitas vezes sem comunicação, era o padrão da época. Por isso, o Brasil se tornara um arquipélago econômico e cultural, com “ilhas” de desenvolvimento, esparsas por seu território, principalmente ao longo da costa. As comunicações valiam-se do mar, as ligações terrestres eram difíceis. O que esperar de um movimento de independência em tal situação?

O esfacelamento político seria uma consequência com elevada probabilidade de ocorrer. A América espanhola tinha passado por essa experiência. A integridade territorial foi fruto do gênio político de José Bonifácio que buscou, naquelas circunstâncias, a manutenção da unidade dos brasileiros por meio do Império. As guerras da Independência foram violentas e sangrentas. Segundo Diégues (2004), a expressão “revolução brasílica” foi usada por Bonifácio para referir-se à Independência. Esta se confundiria com a realização de um projeto político de superação do passado colonial e a construção de uma nova nação. O acontecimento é uma lição de como pensar estrategicamente não só com o uso da força, mas em perfeita harmonia com a conquista dos interesses vitais, conforme objetivos políticos bem definidos. Aqui desempenha o seu papel o nascente poder naval efetivamente brasileiro.

O mar foi o espaço estratégico por onde o Brasil pôde consolidar o processo de independência. A Esquadra nascia com um elo permanentemente conectado à sociedade brasileira. Um fato marcante foi a subscrição popular para dotar o poder naval de meios (CAMINHA, 1986). A Independência foi feita com o apoio decisivo do Rio de Janeiro, de São Paulo, de Minas Gerais e das províncias do Sul. Seguiu-se o apoio de Pernambuco, Goiás, Mato Grosso, Rio Grande do Norte, Alagoas e Sergipe. Entretanto, quatro províncias do Norte (Pará, Maranhão, Piauí e Ceará) e mais uma parte da Bahia mantiveram-se fiéis a Portugal. Era o que se imaginava ocorrer em razão da organização fragmentada dos tempos coloniais. Mediante o bloqueio, o transporte de tropas e o apoio naval a essas tropas, a Esquadra consolidou a Independência. Ela é também o meio de assegurar a integridade do Império, abalado por sucessivas revoltas: Confederação do Equador, Setembrada, Abrilada, Cabanagem, Farrapos, Sabinada, Balaiada e Praieira.

Segundo Vidigal (1983), devido aos problemas internos, o poder naval brasileiro teve papel fundamental no período do Império, que era visto com desconfiança pelos países vizinhos, em especial na área do rio da Prata. A Marinha teve ação decisiva nos enfrentamentos, como os a seguir apontados: Cisplatina (1825-28); a guerra contra Oribe e Rosas (1851-52); a Campanha Oriental (1864); e a Guerra da Tríplice Aliança (1864-70). Em todas elas podem ser encontradas exemplos da vinculação do poder naval ao poder marítimo.

A visão acima não permite que se deixe de lembrar os conflitos e crises impostas pela potência hegemônica, a Grã-Bretanha, que arbitrava por meio do poder naval as condições da *Pax Britannica*. A Questão Christie (1861-63) é um exemplo significativo de como, sem uma dissuasão crível, surge a oportunidade de impor restrições à soberania brasileira. Outra vez a subscrição popular manifesta o desejo da sociedade brasileira de ser forte no mar. Assim, vai ser adquirida, na França, a Corveta Brasil, primeiro navio encouraçado brasileiro.

O final da Guerra da Tríplice Aliança trouxe ao mesmo tempo alegrias e apreensões. Alegria pelos feitos de 11 de junho de 1865, Batalha Naval do Riachuelo, que até hoje é a data magna da MB. As apreensões eram constatadas pelo avanço tecnológico que os meios navais de outros países passavam a incorporar, como consequência da revolução industrial. Em termos quantitativos, a MB possuía elevado número de navios e cada um deles artilhado com muitas “bocas de fogo”. Porém, para as lides navais em áreas oceânicas, os navios eram ultrapassados tecnologicamente (VIDIGAL, 1983).

O final do século XIX ainda traria novos acontecimentos para despertar o governo do Brasil, agora organizado como República, sobre a importância do poder naval. A ocupação da Ilha da Trindade pela Grã-Bretanha, em janeiro de 1885, é um exemplo da miopia que, por vezes, se

manifesta em membros do governo e dos demais poderes. Os ocupantes só saem da ilha após a intervenção, como mediador, do rei Carlos I de Portugal. A discussão do tema, como se fora um arbítrio territorial, era uma ameaça significativa, uma vez que, naquele momento, o Brasil discutia questões de limites fronteiriços. Mais uma vez, a reação do governo republicano só ocorreu em razão da pressão da opinião pública, que ainda guardava na memória a Questão Christie.

A perda da consciência marítima com o advento da República pode ser atribuída a dois aspectos significativos, além de outros: o envolvimento político da Marinha ao final da Monarquia e o imenso atraso tecnológico na construção naval. O Brasil convivia com graves problemas de base, especialmente no preparo educacional do seu povo.

Em Cartas de Inglaterra, Rui Barbosa traça um quadro fiel da precária situação vivenciada pela MB:

[...] Deus nos dê por muitos anos paz com as nações que nos cercam. Mas, se ela se romper, é no oceano que iremos jogar a sorte da nossa honra. E essa partida não será decidida pelo azar, mas pela providência. A nulificação da nossa Marinha é, portanto, um projeto e começo de suicídio! (BARBOSA, 1896).

A situação só iria mudar na primeira década do século XX. O barão do Rio Branco, chanceler no período de 1902 a 1912, percebia que a simples aproximação política aos Estados Unidos da América (EUA) para tentar livrar-se da dominante influência da Grã-Bretanha não seria suficiente. Era necessário um poder naval que permitisse ao Brasil algum grau de manobra para ter mais independência em sua política externa. A derrota de uma potência, a Rússia, por um pequeno país, o Japão, foi um indicador marcante do papel do poder naval japonês. A batalha naval de Tsushima (1905) deixou lições importantes. Tais lições são identificadas pela Marinha brasileira, levando à encomenda de navios adequados à condição do potencial marítimo do Brasil e o emprego delas na diplomacia naval (VIDIGAL, 1983).

O esforço considerável empreendido não prosperou. A base industrial necessária ao apoio de navios com maior nível tecnológico não deu as respostas exigidas para manutenção e reparo. Logo, ocorre uma degradação da situação operacional da Esquadra brasileira. A eclosão da Primeira Guerra Mundial não levou a uma participação efetiva do Brasil. A presença da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), sob o comando do almirante Frontin, foi quase simbólica. Os percalços ocorridos em Dakar, na África, em muito contribuíram para que o Brasil não pudesse ter dado o apoio que lhe foi solicitado pela coalizão europeia, que se opunha aos intentos alemães (ALMEIDA & VIDIGAL, 2006).

O desempenho relevante não ocorreu nos combates da 1ª GM. Entretanto, algumas outras lições ficaram enraizadas na estrutura da MB, contribuindo para maior preparo e melhor emprego dos meios navais. Em 1914, são criadas a Escola de Guerra Naval e a Flotilha de Submarinos. Em 1916, dá-se o nascimento da aviação naval. Entretanto, o período entre a 1ª e a 2ª GM não foi alentador para o poder naval brasileiro. Além da obsolescência dos navios, os programas de obtenção não eram cumpridos, principalmente por falta de recursos (VIDIGAL, 1983).

O retrato da situação existente é apresentado em trecho de relatório do almirante Pinto da Luz, abaixo transcrito:

O problema da reconstituição da Esquadra pelo retardamento que tem sofrido, atingiu, pode-se dizer, o seu auge, isto é, ou o material é renovado sem delongas, ou o treinamento torna-se impraticável, pela ausência de navios capazes de se fazerem ao mar. Há já quinze anos que nosso poder naval decresce continuamente [...] (BRASIL, 1929).

Os esforços do almirante Aristides Guilhem⁶ para retomar a construção naval no Brasil, interrompida havia cinquenta anos, não foram suficientes para sobrepujar o despreparo do Brasil na

⁶ Ministro da Marinha do governo de Getúlio Vargas no período de 1935 a 1945.

Segunda Guerra Mundial. A incapacidade dos meios ficou patente para executar a proteção das linhas de comunicação marítima na guerra antissubmarino. Os navios recebidos dos EUA, com base na Lei de Empréstimos e Arrendamentos, foram guarnecidos pelas tripulações brasileiras, que souberam dar resposta pronta e rápida ao desafio. As perdas foram muitas em meios materiais e em vidas de bravos combatentes, mas a memória desse período iria ter por muito tempo um impacto no preparo e emprego do poder naval brasileiro.

Ao término da 2ª GM, a dependência brasileira dos EUA era quase total. A influência estava presente no campo material e nas concepções de estratégia. A construção naval, retomada no período Guilhem, chegou a entregar três contratorpedeiros da classe “M” e, nos anos 1940, iniciou-se a construção dos da classe “Amazonas”. Entretanto, as facilidades do Military Aid Program (MAP), proveniente dos EUA, deram ensejo a que fosse mais conveniente receber, a custos simbólicos, o material excedente de guerra, desde navios até os mais simples sobressalentes (VIDIGAL, 1983).

A partir de 1967, a MB voltou a pugnar por uma autonomia do poder naval, consentâneo com o desenvolvimento econômico que o país experimentava, coerente com as demandas de um poder marítimo que fazia questão de clamar pelo reencontro do Brasil com o mar. O então denominado Programa Decenal de Renovação dos Meios Flutuantes tinha como base a guerra antissubmarino e a guerra de minas. A ideia-força era perseguir a nacionalização dos meios e equipamentos. Somente seriam adquiridos no exterior os meios que não pudessem ser construídos ou fabricados no Brasil.

Um fato importante ocorre naquele momento. Os EUA negam-se a dar apoio à iniciativa brasileira. Além dos problemas da Guerra Fria, havia um interesse norte-americano de praticar uma estratégia de equilíbrio dentro da América do Sul, em especial no caso do Brasil com relação à Argentina.

A recusa dos EUA levou o Brasil a buscar os meios desejados na Europa. Vieram da Grã-Bretanha as fragatas classe “Niterói”, em número de seis (duas a serem construídas no Brasil), e os submarinos da classe “Oberon”. Na Alemanha (à época Alemanha Ocidental), seriam obtidos os navios varredores. Em março de 1977, em razão de divergências com o governo Carter, o governo brasileiro denunciou o Acordo de Assistência Militar Brasil-EUA, que vigorava desde 1952. A missão naval norte-americana que estava no Brasil desde dezembro de 1922 cessou suas atividades.

O prenúncio da ruptura acima descrita já tinha levado o Almirantado brasileiro, em fevereiro de 1977, a aprovar um documento de significado marcante, as Políticas Básicas e Diretrizes. Era na época o documento básico que estabelecia as orientações para o Plano Diretor da Marinha, definidor das prioridades de alocações de recursos. O Brasil dava passos para uma nova caminhada em busca de uma concepção estratégica com maior grau de autonomia, inclusive no âmbito regional. Abria-se um amplo espectro de novas tarefas para a Marinha do Brasil (VIDIGAL, 2002).

Os dois choques de petróleo que abalaram a economia mundial nos anos 1970 impuseram uma forte moderação nos anseios de prosperidade do Brasil. A construção de navios mercantes, que tomara um forte impulso, sofre um grande declínio. Os anos 1980 vão ser sinônimos de uma década perdida com baixo crescimento, forte instabilidade social e um processo inflacionário avassalador.

As condições do poder marítimo foram afetadas e, em consequência, o impacto foi direto no correlacionado poder naval. Mesmo assim, um programa de construção de submarinos com o apoio alemão conseguiu caminhar. O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, ao concluir a construção de submarinos convencionais, permitiu ao Brasil ser o primeiro país do hemisfério Sul a ter êxito em tão complexo empreendimento de engenharia.

O próximo passo foi o programa para obter um submarino com propulsão nuclear, marco da concepção estratégica para um novo patamar, em função das características destacadas de mobilidade e autonomia desse meio. Não obstante as agruras econômicas enfrentadas pelo Brasil nos anos 1980 e 1990 e com a crise que se alastrou pelo mundo em 2008, esse programa vem demonstrando grande capacidade de mobilização e estabelecimento de parcerias com universidades, centros de pesquisa e

indústrias, evidenciando sua capacidade de gerar efeitos de arrasto, tanto por meio do incentivo à ampliação da base tecnológica nacional, como por meio de desenvolvimento de equipamentos e componentes de uso não restrito aos objetivos do programa.

5. Uma breve visão contemporânea

É inegável que o fim da Guerra Fria, simbolizado emblematicamente pelo colapso da ex-União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (ex-URSS), trouxe como decorrência uma visão apressada, fruto dos temores anteriores, de que todos os conflitos e crises iriam chegar a bom termo. O emergir da paz dar-se-ia de forma natural e com perspectivas de longa duração. Uma “nova ordem mundial”, segundo paradigmas dos países desenvolvidos ocidentais, seria a tônica do nascente sistema de relações internacionais. Implantar a democracia segundo os ditames do modelo ocidental, afiançavam alguns analistas, teria o condão de tornar real um plano de desenvolvimento econômico perene, sem conflitos e crises.

Na mesma linha, os antigos defensores de ideias que permearam os séculos anteriores, como o início do século XX, entendiam que o crescente aumento do comércio internacional produziria maior interdependência. Assim, o fantasma da guerra estaria afastado (ANGEL, 2002). Sabe-se que o século XX foi marcado por duas guerras mundiais e, em sua segunda metade, conviveu com um tênue equilíbrio, fruto da Guerra Fria entre as duas superpotências, EUA e a ex-URSS. A ameaça de recorrer às armas nucleares era a antevisão da deflagração de uma catástrofe mundial.

O processo de globalização da economia deu novos sinais de vida e iniciou uma nova marcha, envolvendo atores estatais e não estatais de portes dissimilares. Os problemas decorrentes da existência de países em níveis distintos de estágio de desenvolvimento, que certamente iriam surgir, haveriam de ser contornados por meio de negociações em fóruns internacionais, instituídos com o propósito de harmonizar as relações. Além disso, a prosperidade atingiria a todos e seria de tal modo compensadora, que as possíveis perdas seriam marginais diante dos ganhos a serem obtidos. Essa era a visão preferida e difundida por governos e mídias dos países chamados desenvolvidos.

O fim da Guerra Fria, todavia, não acarretou o decréscimo de conflitos e crises. Pelo contrário, analisar o tema hoje, com o benefício do distanciamento no tempo, aponta que os problemas decorrentes das “forças profundas” da geopolítica estavam apenas contidos pelas ações das duas superpotências. Observar o mapa dos conflitos editado a cada ano, por exemplo, pelo *International Institute for Strategic Studies*, mostra o crescimento dos desafios, muitos deles com duração bem maior do que as análises feitas ao início da última década do século passado.

A globalização não se tem mostrado um fenômeno puramente econômico, que levaria apenas à criação de um mercado mundial unificado. É, mais que isso, uma tendência para a universalização de certos conceitos e ideias que tendem a assumir, assim, valores absolutos, acima de qualquer discussão – o que se poderia chamar de “ideologia ocidental”. Os Estados que não se enquadrarem nesse novo sistema de valores correm o risco de serem considerados párias⁷ e excluídos da comunidade internacional (VIDIGAL, 1997). A humanidade demonstra, neste estágio de seu desenvolvimento, a vitalidade de distintas civilizações, ainda que adote forma de organização econômica comum em seus grandes traços. Alguns, como Francis Fukuyama, em sua obra *The end of history and the last man?*, de 1992, ousaram, entretanto, afirmar o fim da história, pela aparente universalização de valores.

Sob “o eufemismo de convergência de valores e a pretexto de liberalização comercial”, os EUA vêm aplicando um conceito de integração verdadeiramente global (GOYOS, 1997). Com as leis Helms Burton e D'Amato há, inclusive, uma tentativa norte-americana de aplicar suas leis extraterritorialmente.

⁷ Estado pária significa “aquele que não mantém conduta considerada dentro das normas internacionais, ou comportamento não aceito pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas, no limite superior em uma escala de ameaça à segurança internacional” (MARRONI, CASTRO, VIOLANTE, 2018).

Conceitos como o de autodeterminação e não intervenção⁸, que dominaram a política internacional até recentemente, tendem a relativizar-se, crescendo a tendência para intervenções, multinacionais ou não, muitas vezes justificadas por nobres alegações. As intervenções em Granada, Panamá, Iraque, Bósnia e Herzegovina, Haiti, Somália, Ruanda, Kosovo, Líbia e Síria confirmam essa tendência.

Tais análises incorporavam os efeitos da demonstração de efetividade no campo militar, por parte dos EUA, no evento que, a posteriori, ficou conhecido como 1ª Guerra do Golfo, ocorrido em 1991. O Iraque invadiu o Kuwait em julho de 1990, com base em problemas relacionados ao petróleo e ao pagamento de financiamentos feitos pelo Kuwait ao governo de Saddam Hussein. A situação econômica dos iraquianos atravessava um período de turbulências, agravadas pela queda dos preços do petróleo e dos gastos incorridos nos anos 1980 com a guerra Irã-Iraque. A operação de libertação do Kuwait, respaldada pela ONU, foi liderada pelos EUA. A ação fez o mundo conhecer que a única superpotência militar que restara da Guerra Fria detinha um poder de fogo surpreendente aliado a uma superioridade incontestável, com base na sofisticação tecnológica. O mundo era unipolar no campo militar.

Após a Guerra no Golfo, os EUA estabeleceram um conceito estratégico que claramente representa o ponto de transição do sistema político-estratégico característico do período de Guerra Fria (bipolar) para um novo sistema em que o monopólio de poder estadunidense fica evidente. A nova ordem internacional, apregoada por George H. Bush, em agosto de 1991, traçava os marcos de limitação e as diretrizes estratégicas para o “novo mundo” que surgia. A preocupação com os problemas mundiais deveria, em princípio, priorizar: a possibilidade da proliferação das armas de destruição em massa; a ação do terrorismo conduzida por grupos armados extremistas não estatais; a agressão promovida por “Estados-párias” em seus ambientes regionais, como, por exemplo, o Iraque; o tráfico de pessoas; o combate à pirataria; e o crime organizado internacional, em especial os grupos ligados às drogas. Estava dada a moldura para o que se convencionou chamar de “novas ameaças”. Algumas delas, em verdade, eram e são “velhas ameaças” com uma nova roupagem.

As fontes possíveis das “novas ameaças” seriam os atores estatais e não estatais. A mudança era significativa em relação ao confronto Leste-Oeste que chegava ao final. Assim sendo, uma readequação dos excessos do poder militar advindos da bipolaridade ideológica far-se-ia necessária. Os riscos de um conflito em escala mundial estavam afastados. Tal tipo de percepção deu margem a que alguns analistas cedessem às tentações da visão de curto prazo, com propostas as mais diversas sobre os destinos das forças armadas. Isso ocorreu em variados países, especialmente naqueles em situação de crise econômica e com problemas de desenvolvimento para satisfazer as dívidas sociais internas. As lições da história e da geopolítica eram olvidadas, assim como seus fundamentos de análise de longo prazo.

Um salto no tempo leva ao início deste século. Ele é marcado de forma trágica pelos atentados terroristas de 11 de setembro de 2001. O final da última década do século XX apresentava fatos que suscitavam o descasamento entre visões estratégicas para segurança e defesa que não se coadunavam com as mudanças do mundo real.

As diversas assimetrias nos campos político, militar, econômico e científico-tecnológico davam vazão a uma crescente “desordem” internacional. Os problemas étnicos, embora fossem localizados inicialmente, começavam a expandir-se de forma crescente. Com eles surgiram outros sintomas de caráter religioso e nacionalista. A fragmentação da antiga Iugoslávia caracterizou bem esse processo. A tentativa de relativizar conceitos como os de soberania, autodeterminação e identidade nacional não guardava a prudência necessária para a perfeita compreensão dos acontecimentos.

É dentro dessa visão anterior que se precisa enquadrar um fato histórico. Após anos de busca da integração, a Europa deu passos decisivos por meio do Tratado de Maastrich, em 1º de novembro

⁸ No Brasil, estes dois preceitos são constitucionais.

de 1993, para constituir um grupo único na área econômica, a União Europeia (UE). Após séculos, um espaço geográfico que vivenciou uma série de conflitos bélicos almejava viver harmonicamente com a solução da integração. As metas para a união, inicialmente restritas ao campo econômico e financeiro, ampliaram-se com o tempo, na busca de uma única política externa e de defesa. O avanço iria atrair os demais países que ocupavam as fronteiras da “velha Europa”. Hoje, vê-se como havia um imaginário simplista, diante de tarefa imensamente complexa.

A definição de uma política comum para as áreas de relações internacionais e defesa levaria a uma separação de uma antiga estrutura criada pela Guerra Fria: a Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan). O fato real é que a tentativa permanece em discussão e a meta não foi atingida. Os conceitos de atuação da Otan e do braço militar exclusivo da UE foram modificados com o propósito de defender os interesses europeus em qualquer região do mundo⁹. Na realidade, existe um convívio cheio de ambiguidades entre a Otan e UE. Dois países europeus possuidores de armamento nuclear são integrantes de forma autônoma do Conselho de Segurança da ONU. Será que França e Reino Unido abrem mão de seguir posições independentes da UE?

Os percalços não se restringem ao caso acima. 1999 foi o ano estabelecido para entrar em vigor o euro, moeda que seria adotada por todos os integrantes da UE. Na prática, não ocorreu assim. Dinamarca, Suécia e Reino Unido mantiveram suas próprias moedas. Entre as diversas alegações, para a não adoção do euro, foi utilizado o aspecto do simbolismo da soberania, representada pela moeda nacional.

O final do século XX deu outro alerta sobre os perigos da interdependência em um mundo globalizado. A crise econômica que, inicialmente, envolveu os países asiáticos a partir de 1997 e que adentrou o ano de 1998 não poupou nem mesmo aqueles países que antes eram apontados como modelo de sucesso. Alguns “tigres” asiáticos sofreram graves problemas. A crise evoluiu e não deixou de fora o Brasil: apesar dos esforços de saneamento da economia com a adoção do “Plano Real”, o final de 1998 e o ano de 1999 ficaram marcados por grandes dificuldades, com o retorno de graves problemas econômicos e de baixo crescimento do PIB.

Curiosamente, em 1999, o mundo ocidental tinha seus primeiros contatos com uma análise efetuada por dois coronéis chineses: Qiao Liang e Wang Xiangsui. Ela ganha versões em inglês, italiano e francês. A reflexão estratégica trazida por eles, com base nos eventos da última década do século XX, tem a visão premonitória dos atos hostis que nascem com o século XXI. O fenômeno complexo da guerra tornar-se-ia ainda mais intrincado, ultrapassando os limites habituais dos conflitos unicamente militares. A guerra passava a estar presente nos campos econômico, financeiro, religioso, ecológico, tecnológico etc. (LIANG & XIANGSUI, 2003).

Seria a obra um prenúncio da estratégia da China para o século XXI?

A tentativa chinesa de reeditar uma nova rota da “seda” é anunciada por seu presidente Xi Jinping em maio de 2017, agora como uma rota marítima a diferenciar-se daquela do passado. Percebe-se no megaprojeto a ideia de apresentar a China como defensora do livre comércio e fortalecer-se como líder global. De cifras bilionárias, é apresentado como capaz de desenvolver infraestrutura em mais de 60 países da Ásia Central e da África, como ferrovias de alta velocidade, redes de internet, estradas e portos. O *Belt and Road Initiative* ou *One Belt, One Road*, convive hoje com percalços de grande monta, inclusive relacionados a problemas da economia da China, que assustam todos os países, desenvolvidos ou não. De quebra, assiste-se a uma guerra comercial

⁹ Lembra-se a propósito que, após o lançamento da Estratégia Nacional de Segurança, sob o governo Barack Obama (2010), ocorreu uma tentativa de ampliar a atuação da Otan para qualquer parte do mundo. O ministro da Defesa do Brasil, à época, Nelson Jobim, em seminário preparatório para a reunião da Otan, opôs-se firmemente a tal iniciativa, o que foi fundamental para o abandono da pretensão. Na ocasião, afirmou ele que o texto permitia justificar intervenções da organização em qualquer parte do mundo, “[...] para proteger [...] outros interesses vitais dos membros da Aliança.” E mencionou que analistas, inclusive brasileiros, acreditam que ele “poderia fornecer verniz de legitimidade às ações militares que os decisores estadunidenses não queiram abraçar de maneira unilateral ou não possam ver aprovados no Conselho de Segurança das Nações Unidas.”

declarada pelos EUA em relação à China, que não se restringe aos dois atores, devendo ocasionar impactos no comércio internacional global.

Os acontecimentos deste século têm um significado especial para qualquer reflexão estratégica. A quebra da invulnerabilidade territorial dos EUA, em 11 de setembro de 2001, causou forte impacto na estrutura de segurança nacional dos norte-americanos. A “guerra ao terrorismo” foi uma decisão central do governo dos EUA. Entretanto, como enfrentar algo que assume variadas formas de atuação?

Inicialmente, foi tomada uma reação rápida contra o Afeganistão, naquele momento visto como um “Estado falido”¹⁰ cujo território servia de base para os grupos extremistas idealizadores do atentado. O impacto da ação de 11 de setembro fez com que o apoio aos EUA fosse quase total e logo foram tomadas ações militares em relação ao Afeganistão para impedir a continuação do domínio dos *talibãs*. Eles davam guarida a Osama Bin Laden e seu grupo, a *Al-Qaeda*. O evento fortaleceu a ideia de que uma coalizão internacional, respaldada pela ONU, pudesse intervir em qualquer parte do mundo.

A invasão do Iraque, em 2003, por uma coalizão cujo poder maciço estava assentado somente em dois países, EUA e Grã-Bretanha, ia além dos limites autorizados pela ONU. Uma nova doutrina entrava em cena com a afirmação da liberdade de agir de modo “preemptivo” para impedir a ação do oponente antes da realização de qualquer ato. No caso do Iraque, o argumento baseava-se em uma afirmação de que ele possuía armas de destruição em massa e as teria ocultado, sem cumprir a resolução da ONU de destruí-las. Ao final da intervenção, o sistema de governo daquele país seria alterado para um governo nos “moldes democráticos ocidentais”. O tempo decorrido desde então permite refletir como os fatos do mundo real são distintos do que se imaginou para o Afeganistão e para o Iraque. Em sequência, veio o drama da Síria, sem qualquer solução definitiva até hoje. O tempo de duração do conflito já ultrapassou o das guerras mundiais ocorridas no século XX.

A percepção de segurança em nível global passa por outro tipo de mudança. Constata-se que é cada vez mais rápida a transmissão de informações pelo avanço das tecnologias de informações e comunicações (TIC). Uma ressalva precisa ser feita nesse caso, uma vez que o excesso de informação não significa a obtenção do conhecimento. Os ciclos de mudanças tecnológicas, em especial na área das TIC, são cada vez mais curtos. Por outro lado, tais inovações permitem a evolução de processos e sistemas em outras áreas. Há uma sensação de que se vive em um mundo em que tudo se move rápido demais. As pessoas têm a percepção de que as distâncias geográficas são menores em razão da proximidade virtual. O ser humano se sente local, nacional, regional e global. O problema da segurança global espalha-se rapidamente por uma quantidade cada vez maior de pessoas em diversas regiões do planeta. Entretanto, não se pode deixar de refletir que ainda não se trata da aldeia global de Mc Luhan¹¹, em virtude de existirem atores estatais e não estatais em diferentes estágios de desenvolvimento.

O tópico anterior é um convite para refletir, neste pequeno espaço, sobre as incalculáveis dificuldades de uma acomodação das “forças profundas” que alteram o tabuleiro estratégico mundial. Em 26/12/2004, treze países sofreram os impactos de um tsunami, o terceiro maior em intensidade de acordo com os registros sismográficos. O número de mortos foi de mais de 220.000 pessoas e 1,8 milhão ficaram desabrigadas. A ajuda humanitária ocorreu por meio de uma “coalizão

¹⁰ Entende-se aqui por “Estado falido” aquele visto pela comunidade internacional como incapaz de governar, de forma adequada, seu território e população, representando um risco para o bem-estar e a segurança interna e internacional (VIOLANTE, 2017, p. 20).

¹¹ Marshall McLuhan desenvolveu o conceito de aldeia global na década de 1960, como forma de explicar os efeitos da comunicação de massa sobre a sociedade contemporânea, no mundo todo. De acordo com sua teoria, a abolição das distâncias e do tempo, bem como a velocidade cada vez maior que ocorreria no processo de comunicação em escala global, resultaria num processo de “retribalização”, mediante o qual barreiras culturais, étnicas, geográficas, entre outras, seriam relativizadas, produzindo uma homogeneização sociocultural. Disponível em: <https://aboutmarshallmcluhan.wordpress.com/category/aldeia-global/>. Acesso em: 10 Jan. 2019.

ad-hoc” das marinhas de diversos países. Em agosto de 2005, os EUA tiveram que se defrontar com os problemas decorrentes do furacão *Katrina*, especialmente em *New Orleans*. Apesar das limitações legais da atuação das forças armadas dos EUA em seu próprio território, as primeiras ações para dar apoio aos desabrigados foram feitas pela *US Navy*.

Outros casos podem ser relacionados, mas a questão maior é como enfrentar os desafios das mudanças climáticas. Os efeitos dos desastres climáticos assumem proporções iguais ou muito maiores do que os produzidos por um conflito bélico.

O breve século XXI ainda trouxe outras situações que demandaram e demandam ações conjuntas. Em 15 de setembro de 2008, a falência do banco *Lehman Brothers* marcou simbolicamente o início de uma grave crise que impactou a economia mundial. Depois de setembro de 2001, Nova York, pela atividade financeira desenvolvida em *Wall Street*, era o epicentro de um problema global. Os financiamentos imobiliários para tomadas de crédito com avaliação de alto risco criaram um mercado denominado *subprime*, com elevadas possibilidades de ganhos. O *Lehman Brothers* era o quarto maior banco de investimentos e fez grandes apostas nos títulos *subprime*. Não só ele, mas outros bancos e empresas espalhadas pelo mundo foram atraídos pelas facilidades da globalização financeira. A crise fez lembrar o *crash* da bolsa de Nova York em 1929, que afetou a economia mundial. Ela ainda persiste, produzindo desaceleração na atividade econômica por todo o planeta. Além disso, a desigualdade social aumenta também nos países ditos desenvolvidos. Os protestos de fim de semana enfrentados por Macron, na França, são um exemplo marcante da insatisfação crescente nos mais diversos países.

Um exemplo emblemático é o da UE que hoje vê seu processo de integração sob severas críticas de diversas origens, com a decisão do *Brexit*, saída da Grã-Bretanha, pondo um elevado grau de incertezas em um projeto que se via como duradouro ao início da última década do século passado. O *Brexit* está dando razão aos analistas que previam sinais de turbulência crescente na UE.

Um alerta de Paul Valéry, intelectual francês, emitido nos anos 1930, deve ser lembrado: “O mundo insiste que o seu futuro seja diferente daquilo que imaginamos para ele”. Os conflitos e crises crescem de intensidade. Alguns exemplos podem ser usados para alerta. A “primavera árabe” que recebeu uma série de avaliações por parte do mundo ocidental como um novo fenômeno, apoiado no poder das redes sociais, transformou-se em “inverno”, deixando um rastro de refugiados e países fragmentados. Grupos terroristas que sequer eram citados surgiram fortalecidos e com poder de combate significativo, desejando obter a unidade geográfica de um território que vai além do Oriente Médio, para dar base de sustentação à sua doutrina ideológica. Por fim, mas não menos importante, vê-se um enfrentamento nas fronteiras da UE e no perímetro da Otan, que já resultou em perdas para a Ucrânia e na anexação da Crimeia pela Rússia. Esta parece querer recuperar as perdas geopolíticas decorrentes do colapso da ex-URSS.

Todo esse cenário de conflitos, crises e crescentes problemas migratórios espalham-se pelo planeta Terra. O fortalecimento da capacidade nuclear e missilística da Coreia do Norte, tema que já foi objeto de dois encontros entre o presidente dos EUA e o mandatário daquele país, faz aumentar a incerteza e a insegurança mundial.

O mar do sul da China é palco hoje de diversas atividades que aumentam, por vezes, os indicadores sobre os conflitos a níveis preocupantes. Os países que ocupam aquele espaço possuem divergências, na maior parte dos casos, por alguns deles não aceitarem as normas legais do direito do mar, vigentes desde a ratificação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), em novembro de 1994. Também há a presença de atores externos como os EUA. Hoje a sigla *A²AD – Anti Acess, Air Denial* – envolve diversos aspectos da estratégia marítima e é objeto de análise e acompanhamento de cenários prospectivos, que mudam com dinâmica intensa em função de conquistas de avanços tecnológicos em sistemas de sensores e armas dos meios do poder naval. Alguns analistas consideram que aquela região vivencia uma significativa corrida armamentista.

O reforço à preocupação acima pode ser realçado pelas manifestações e inquietudes

divulgados no Fórum Econômico Mundial, realizado em Davos, Suíça, em janeiro de 2019. Seu Relatório Global sobre Riscos, publicado em 16 de janeiro de 2019, aponta como crescentes os riscos geopolíticos e as tensões geoeconômicas, dando-lhes um caráter de ameaças mais urgentes, em meio à ampliação da expectativa de maior confronto econômico entre as grandes potências mundiais. Tais tensões irão enfraquecer o crescimento econômico global. Enfatiza, ainda, o relatório que, em longo prazo, o maior risco é a degradação ambiental, ao lado das ameaças cibernéticas e tecnológicas. Há uma possibilidade de alteração do equilíbrio de poder. O cenário mundial é de incerteza e o continente americano não está isento de vivenciar problemas semelhantes.

E o Brasil? Como responder aos acontecimentos até aqui apresentados?

6. O Brasil e o contexto contemporâneo

O cenário contemporâneo tem apresentado diversos desafios ao Brasil. No período citado anteriormente, alguns acontecimentos ocorreram na área de segurança e defesa brasileira. Havia uma falta de documentos do mais alto nível para orientar o planejamento estratégico das Forças Armadas. Mesmo com a Constituição Federal de 1988, não se tinham rumos definidos para estabelecer diretrizes no campo militar. Uma das diversas razões para que isso ocorresse pode encontrar resposta nas grandes dificuldades econômicas vivenciadas nos anos 1980, que iriam repetir-se ao final do século XX e nas primeiras décadas do século XXI.

Ao início da última década do século passado, ainda não era possível constatar-se nenhuma melhoria no cenário econômico. Em 1996, é divulgado um primeiro documento com o propósito de orientar o preparo e o emprego do poder nacional – a Política de Defesa Nacional (PDN).

Com a criação do Ministério da Defesa (MD), institucionalizado pela lei complementar nº 97, de 9 de junho de 1998, o sistema de segurança e defesa do Brasil passa a ser normatizado por uma diferente estrutura que buscou organizar um setor de vital importância de modo mais integrado e com maior participação do poder político. Sem dúvida, o modelo foi inspirado em experiências desenvolvidas em outros países. Entretanto, não basta imaginar uma adoção linear. É preciso que exista vontade de conhecer e aprofundar o estudo do papel do Brasil no cenário internacional para estabelecer diretrizes estratégicas adequadas.

As ações acima tiveram o condão de obrigar à tomada de outros passos. Outros dois documentos sigilosos foram necessários: a Política Militar de Defesa (PMD) e a Estratégia Militar de Defesa (EMD). Esses dois definem e explicitam a atuação das Forças Armadas brasileiras como estabelecido na PDN.

A MB não teve grandes dificuldades em adaptar-se aos objetivos, orientações e diretrizes estratégicas divulgadas pelos documentos citados. As mudanças ocorridas nos anos 1970, apesar das dificuldades econômicas, levaram-na a efetuar um detalhado planejamento estratégico para suprir as deficiências de orientações de nível mais elevado. O Plano Estratégico da Marinha (PEM) dos anos 1970 harmonizava-se em grande parte à PDN de 1996. A Marinha expediu, em 1997, um documento que detalhou a inserção da instituição na Política de Defesa Nacional.

Ao final do século passado, apesar das limitações econômicas e financeiras, a MB conseguiu dar passos importantes para adequar o poder naval às demandas sempre crescentes do poder marítimo brasileiro. Dois exemplos sucintos dão mostra disso: o início da construção do submarino Tikuna, o quarto no Brasil, com a participação da empresa estatal Nuclep, depositária de conhecimentos tecnológicos importantes e que vivia um problema de indefinição em suas atividades; e o renascimento da aviação naval brasileira com a aquisição pela Marinha de aeronaves de asa fixa para atuarem a bordo do navio-aeródromo. Em 2000, o Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) da MB realizou um simpósio denominado “CFN do 3º Milênio”, uma forma de identificar desafios e adaptações necessárias a um horizonte temporal de dez anos (VIDIGAL, 2002).

A entrada no novo século não arrefeceu a procura de caminhos para vencer as dificuldades operacionais e logísticas, derivadas da baixa prioridade orçamentária atribuída à área de segurança e

defesa. Um dos exemplos de atuação em consonância com as ações de construção de confiança mútua foi a realização do reparo do submarino ARA Santa Cruz, da Armada Argentina, pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Uma nova PDN foi divulgada em 30 de junho de 2005, agora por meio do decreto presidencial nº 5.484/2005. O documento trouxe alterações importantes, até porque necessitava incorporar a mudança organizacional resultante da criação do MD. Alguns tópicos foram mantidos como a busca da solução pacífica de controvérsias e o fortalecimento da paz e da segurança internacionais em conformidade com a Constituição Federal vigente. Entretanto, cabe aqui ressaltar uma alteração fundamental no que tange à adoção de conceitos distintos de segurança e defesa nacional. Os conceitos adotados pela PDN (2005) são os seguintes:

I – Segurança é a condição que permite ao país a preservação da soberania e da integridade territorial, a realização de seus interesses nacionais, livre de pressões e ameaças de qualquer natureza e a garantia aos cidadãos do exercício dos direitos e deveres constitucionais;

II – Defesa Nacional é o conjunto de medidas e ações do Estado, com ênfase na expressão militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas.

O conceito de segurança tem sido ampliado em fóruns internacionais, não ficando restrito ao aspecto da confrontação entre Estados. Outros elementos dos campos político, econômico, militar, social e ambiental foram acrescidos: defesa civil; segurança pública; políticas econômicas, de saúde e de educação. O enfoque de segurança pode estar no nível do indivíduo, da sociedade e do Estado, o que resulta em perspectivas diferentes (PDN, 2005).

Outro documento de capital importância foi dado a público em 2008: a Estratégia Nacional de Defesa (END). Contemplou de uma forma mais ampla as demandas não cobertas pela PDN. Foi aprovada pelo decreto presidencial nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008. Este documento de alto nível da defesa nacional estabeleceu ações estratégicas de médio e longo prazos para modernizar a estrutura nacional de defesa segundo três eixos: reorganização das Forças Armadas; reestruturação da indústria brasileira de material de defesa; e política de composição dos efetivos das Forças Armadas. As novas diretrizes para a PND, END e atualização do Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) foram aprovadas pelo Congresso Nacional, por meio do decreto legislativo (PDS 137/2018), sendo publicado no Diário Oficial da União em 17 de dezembro de 2018.

A reorganização das Forças Armadas, segundo o documento, “passa pela redefinição do papel do MD e a enumeração de diretrizes estratégicas relativas a cada uma das Forças, com a especificação da relação que deve prevalecer entre elas”. Tal escopo levou a atribuir a cada força um dos três setores decisivos para a defesa nacional. O cibernético com o Exército, o espacial com a Aeronáutica e o nuclear com a Marinha. Para o setor industrial, existe uma intenção de que o atendimento das necessidades de equipamentos das Forças Armadas seja apoiado em tecnologias sob domínio nacional. No caso da MB, o documento abre a possibilidade de criar uma 2ª esquadra na região Norte/Nordeste do país.

A lei complementar nº 136/2010 modificou a lei complementar nº 97/1999 e estabeleceu a obrigatoriedade da confecção de um LBDN. A época de submissão ao Congresso Nacional pelo Poder Executivo da primeira versão do documento foi fixada para a primeira metade da sessão legislativa ordinária de 2012. Com isso também foi alterada a denominação da PDN para Política Nacional de Defesa (PND). Os três documentos possuem informações necessárias para esclarecer as atividades de defesa do Brasil. A MB empreendeu uma série de revisões de documentos. O divulgado em 2014 foi a Doutrina Básica da Marinha (DBM), aberto ao conhecimento da sociedade brasileira de como a instituição pretende orientar a organização, o preparo e o emprego do poder naval. A DBM estabeleceu princípios, conceitos e métodos de emprego em combate, atividade-fim da MB. Pode-se afirmar que a doutrina define como se dá a vinculação com o poder marítimo. Hoje, o documento

Doutrina Militar Naval (DMN) substitui a DBM.

Como são conceituados na doutrina da MB os diversos aspectos que derivam dos quatro atributos do uso do mar? O primeiro e que estabelece as especificidades do poder naval em relação ao poder militar terrestre e ao poder militar aeroespacial é o poder marítimo, definido como:

A projeção do poder nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e manter os objetivos nacionais¹².

Quais são os elementos constituintes do poder marítimo, segundo a ótica da DMN? São os integrantes das expressões do poder nacional relacionados com a capacidade de utilização do mar e das águas interiores¹³:

- poder naval;
- marinha mercante e as facilidades, serviços e organizações relacionados com os transportes aquaviários (marítimo e fluvial);
- infraestrutura marítima e hidroviária: portos, terminais, eclusas, meios e instalações de apoio e de controle;
- indústria naval: estaleiros de construção e de reparos;
- indústria bélica de interesse do aprestamento naval;
- indústria de pesca: embarcações, terminais e indústrias de processamento de pescado;
- organizações e os meios de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico de interesse para o uso do mar, das águas interiores e de seus recursos;
- organizações e os meios de exploração ou de aproveitamento dos recursos do mar, de seu leito e de seu subsolo; e
- pessoal que desempenha atividades relacionadas com o mar ou com as águas interiores e os estabelecimentos destinados à sua capacitação.

A CNUDM permitiu à MB definir novas áreas marítimas de interesse. Com isso, fez-se necessário conceituar dois espaços geográficos que reafirmam a visão dos interesses brasileiros:

1º) Águas jurisdicionais brasileiras (AJB)¹⁴ são as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos ou não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional [O evento conhecido como Guerra da Lagosta, em fevereiro de 1963, serve como um dos exemplos para reafirmar que o poder naval é a forma de respaldar as ações nas AJB].

2º) Amazônia Azul¹⁵ é a região que compreende a superfície do mar, águas sobrejacentes do leito do mar, solo e subsolo marinhos contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite exterior da plataforma continental (PC) brasileira. Ela contém quatro vertentes: econômica, científica, ambiental e da soberania.

Como dar demonstrações de que tudo o explanado acima pertence ao Brasil? É pelo poder naval, expressão militar do poder nacional, e, também, diretamente integrado ao poder marítimo. O

¹² Doutrina Militar Naval, 2017. EMA-305 - Mod. 1, subitem 1.1, p. 1.1.

¹³ Ibidem, subitem 1.1, p. 1.2.

¹⁴ Ibidem, subitem 1.2.2. As AJB abrangem as águas interiores, ZEE, e plataforma continental estendida.

¹⁵ Ibidem, subitem 1.2.2, p. 1.2

poder naval tem que ser capaz de atuar no mar e nas águas interiores, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos objetivos identificados na PND e na PMD.

Segundo a DMN, o poder naval é definido como “compreendendo os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa”¹⁶. Ele deve explorar quatro características, quais sejam: a permanência; a versatilidade; a mobilidade; e a flexibilidade. A permanência é a que permite operar, continuamente, com independência e por longos períodos. A versatilidade dá condição de alterar a postura militar e, assim, executar uma ampla gama de tarefas. A mobilidade é a capacidade de deslocar-se prontamente e a grandes distâncias, mantendo elevadas condições de aprestamento. A flexibilidade é a forma de organizar grupamentos operativos de diferentes valores, em função da missão a ser cumprida, possibilitando alterar o nível de emprego de forma gradual. A reunião dessas características permite que o poder naval ofereça uma ampla gama de atividades, na sua aplicação, desde a diplomacia naval até as operações de guerra. Em consequência, são vislumbradas quatro tarefas básicas do poder naval:

- controlar áreas marítimas;
- negar o uso do mar ao inimigo;
- projetar poder sobre terra; e
- contribuir para a dissuasão.

Ao estar capacitada para realizar as quatro tarefas básicas, a Marinha poderá cumprir a sua Missão:

Preparar e empregar o poder naval, a fim de contribuir para a defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; para o cumprimento das atribuições subsidiárias previstas em lei; e para o apoio à política externa¹⁷.

O emprego das Forças Armadas, aí inserida a MB, em conflitos e crises está detalhadamente explicitado nas publicações anteriormente citadas. Podem ser encontrados detalhes mais aprofundados sobre a estrutura e a organização das Forças Armadas no LBDN e no sítio da internet da Marinha do Brasil¹⁸, onde por força de suas atribuições concernentes ao poder marítimo, são apresentados detalhes de todas as atividades relacionadas ao papel de Autoridade Marítima, desempenhado pelo Comandante da Marinha de acordo com as normas legais¹⁹.

A ampla gama de atividades decorrentes das tarefas básicas do poder naval permite compreender a razão da existência de meios navais tão diversos como os navios de assistência hospitalar atuando em áreas do interior do Brasil, em especial na região amazônica, para levar a presença e a atenção do Estado brasileiro às pessoas que lá vivem. Por tal razão, a população atendida denomina tais navios de “navios da esperança”. Ainda a título de exemplo, cabe aduzir que a Marinha do Brasil tem a responsabilidade pela formação e aperfeiçoamento do pessoal que integra a Marinha Mercante brasileira, por intermédio da rede do Ensino Profissional Marítimo.

7. O desafio do poder naval brasileiro para o futuro

¹⁶ Doutrina Militar Naval, 2017. EMA-305 - Mod. 1, subitem 1.3, p. 1.5.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ <https://www.marinha.mil.br/>.

¹⁹ “O Comandante da Marinha exerce também as atribuições de Autoridade Marítima. Nessa condição é responsável, dentre outras atribuições, pelo ordenamento e regulamentação das atividades da Marinha Mercante, e pela promoção, implementação e execução da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – Lesta, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana, 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. Essas atribuições são exercidas, por delegação de competência, por meio da Diretoria de Portos e Costas, Diretoria de Hidrografia e Navegação, e capitania dos portos (e suas delegacias e agências subordinadas)” (lei nº 9.537, de 11 de novembro de 1997, regulamentada pelo decreto nº 5.129, de 2004).

Os dois exemplos que concluem o parágrafo anterior servem de base para demonstrar o amplo espectro de atividades que compõem o grande desafio da Marinha do Brasil perante a sociedade brasileira, levando a que sejam propostos e executados programas e projetos de interesse estratégico não só para cumprir a missão constitucional da MB, mas também para contribuir no que se almeja em desenvolvimento e prosperidade para o Brasil. Não se esquecendo do caráter dual da MB, em que o simbolismo da designação do Comandante da Marinha também como Autoridade Marítima é o reconhecimento dessas amplas e diversas atribuições.

A Amazônia Azul, patrimônio da sociedade brasileira, representa, ao mesmo tempo, um espaço geográfico e toda a força política e estratégica que advém dos atributos do uso do mar. É a última fronteira nacional a ser definida: a marítima. Ao espaço oceânico, soma-se todo o conjunto de interesses das águas interiores: daí o conceito de águas jurisdicionais brasileiras (AJB). As interligações evidentes dos aspectos políticos, econômicos, científicos, ambientais e diplomáticos conduzem ao campo da soberania nacional. Para que o Brasil tenha a capacidade de afirmação necessária no terreno da disputa de interesses vitais e estratégicos é que a MB demanda o apoio do povo brasileiro aos seus programas estratégicos. Faz-se necessário, então, apresentá-los aqui de forma sucinta. Esse é um ponto de partida para entender o poder naval dentro do poder marítimo. Em síntese, a segurança no mar proveniente da Defesa Nacional.

Destacam-se os seguintes programas estratégicos da MB²⁰: Programa Nuclear da Marinha (PNM), Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), Programa “Classe Tamarandé”; Programa Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SISGAAz) e o Míssil Antinavio de Superfície (Mansup), que serão comentados mais adiante. É evidente que cada um desses programas possui uma demanda de geração e manutenção de conhecimento que se sustenta em pessoal altamente preparado e qualificado, o maior patrimônio da MB.

Além dos programas estratégicos específicos da Marinha, cabe mencionar a destacada participação da força naval em um importante programa de interesse nacional: o Programa Antártico Brasileiro (Proantar), nascido ao início dos anos 1980, graças ao incansável esforço do almirante Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, então ministro da Marinha²¹.

No contexto do Prosub, insere-se a construção de quatro submarinos convencionais (S-BR), no âmbito de uma parceria estratégica entre os governos do Brasil e da França, prevendo transferência de tecnologia, e a construção de um submarino com propulsão nuclear (SN-BR). O programa permite, ainda, a construção, ora em curso, da Base Naval de Submarinos e de um estaleiro às margens da baía de Sepetiba, no município de Itaguaí (RJ), que hoje pode ser considerado um complexo naval dos mais modernos do hemisfério Sul.

Em 14 de dezembro de 2018, um novo marco foi atingido pelo Prosub com o lançamento do Riachuelo, o primeiro dos quatro submarinos com propulsão diesel-elétrica que irá em futuro próximo patrulhar as AJB e as demais áreas marítimas de interesse, vital e estratégico, para o Brasil²². Há, ainda, a previsão, para 2020, do lançamento ao mar do segundo submarino convencional do programa, o submarino Humaitá²³.

Com relação à construção do submarino com propulsão nuclear (SN-BR), apresentado na figura 1 abaixo, ele é um desafio tão complexo que, na verdade, também está diretamente vinculado a atividades previstas em outro programa, o PNM, que tem como marco inicial a década de 1970, desde então com o objetivo final de permitir a construção desse meio.

²⁰ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programas-estrategicos>. Acesso em: 09 Set. 2019.

²¹ Detalhes sobre o Proantar podem ser encontrados no capítulo XV.

²² Revista Marítima Brasileira, v.138, nº 10/12, out. – dez. 2018.



Figura 1 – Representação do futuro submarino de propulsão nuclear, a ser construído no país

Fonte: Revista do Clube Naval (nº 354)

O PNM possui duas etapas bem definidas. A primeira buscou o desenvolvimento do ciclo do combustível nuclear, o que hoje permite ao Brasil um domínio pleno em uma área, até agora alcançado por um número restrito de países. A segunda etapa leva à construção de um reator nuclear para a propulsão naval, o que irá constituir o Laboratório de Geração Núcleo-Elétrica (Labgene), cujo comissionamento está previsto para 2021. Sua localização é no município de Iperó (SP), na área do Centro Experimental de Aramar. O programa inclui, ainda, a implantação de uma unidade de produção de hexafluoreto de urânio. A previsão de conclusão do PNM é em 2021²³.

Em 2008, foi criado o Comitê de Desenvolvimento do Programa Nuclear Brasileiro (PNB). A atribuição principal é de fixar diretrizes e metas e supervisionar a execução do PNB. Com tal iniciativa, foi possível integrar o PNM ao PNB.

A construção, montagem, integração, lançamento, operação e manutenção dos novos meios submarinos, S-BR e SN-BR, no complexo de Itaguaí (RJ), são a razão de ser do Prosub, cuja condução é efetuada pela Coordenadoria-Geral do Programa de Desenvolvimento de Submarino com Propulsão Nuclear (Cogesn).

O desafio de desenvolver um conhecimento sensível e de quase impossível obtenção no mercado internacional é um vetor inigualável para dar direção e intensidade à vontade política de um país, de ser reconhecido de modo qualitativo no cenário internacional, dentro de padrões de convivência saudáveis com os demais países. Entretanto, mesmo com a demonstração de boa-fé do Brasil, sabe-se como são significativos os óbices que se antepõem para atingir as metas estabelecidas em programas tão complexos. É em função desses aspectos que em 16 de agosto de 2013 foi criada a empresa Amazônia Azul Tecnologias de Defesa S.A. (Amazul). Ela é vinculada ao MD, por meio do Comando da Marinha, e tem por objetivo promover, desenvolver, transferir e manter tecnologias sensíveis às atividades do PNM, do Prosub e do PNB.

A contribuição para a área do conhecimento científico, tecnológico e de inovação está presente em diversas aplicações desenvolvidas dentro do Prosub. A geração de energia elétrica, o desenvolvimento de novos materiais, a produção de radioisótopos para a medicina e a conservação de alimentos são alguns exemplos de benefícios que se espraiam para a indústria e a universidade brasileiras. É indubitável que o conhecimento gerado não fica contido nas empresas e outros setores que compõem a base industrial de defesa (BID), uma vez que as metas alcançadas têm seu efeito levado aos campos econômico e social.

Os exemplos do PNM e do Prosub são significativos como amostras da interligação direta e

²³ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programas-estrategicos>. Acesso em: 10 Set. 2019.

indireta proporcionada por esses programas, como uma força motriz na busca da independência tecnológica do Brasil. Por essa razão, é conveniente também apresentar de modo sintético os três outros programas estratégicos, atualmente em destaque, da MB: o Classe “Tamandaré”, o Mansup e o SIsGAAz.

O Programa Classe “Tamandaré”, iniciado em 2017, tem o objetivo de promover a renovação da esquadra com quatro navios modernos, de alta complexidade tecnológica, construídos no país. Em 27 de março de 2019, foi anunciado o consórcio “Águas Azuis”, formado pelas empresas Atech, Embraer e *Thyssenkrupp*, como a melhor oferta para o programa. A previsão de entrega dos quatro navios é para o período entre 2024 e 2028²⁴. A figura 2, abaixo, apresenta o desenho de um navio da Classe “Tamandaré”.



Figura 2 – Desenho do navio Classe “Tamandaré”

Fonte: Marinha do Brasil (2019)

Com relação ao Mansup, esse projeto busca eliminar a dependência estrangeira e, conseqüentemente, conquistar novas tecnologias, possibilitando a modernização do parque industrial brasileiro e a inclusão do Brasil no seleto grupo de países produtores de mísseis antinavio de superfície, do tipo *fire and forget*²⁵. A MB lançou, em 20 de março de 2019, o segundo protótipo²⁶ e, em 10 de julho de 2019, o terceiro protótipo²⁷, conforme apresentado na figura 3 abaixo, confirmando o correto funcionamento de vários dos subsistemas desse míssil.



Figura 3 – Lançamento do 3º protótipo do míssil antinavio de superfície (Mansup), ocorrido em 10 de julho de 2019

Fonte: Ministério da Defesa

Com relação ao Programa SIsGAAz, quando esse sistema estiver operacional, ele permitirá monitorar e controlar, de forma integrada, as AJB bem como as áreas internacionais de responsabilidade da MB, para operações de socorro e salvamento. Esse programa é um exemplo da estrutura dual, civil e militar, para permitir a presença do Estado brasileiro na defesa de interesses

²⁴ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programa-classe-tamandare>. Acesso em: 09 Set. 2019 .

²⁵ Tipo de míssil que não requer mais orientação após o seu lançamento, fazendo sua guiagem até o alvo de forma independente, por seus próprios instrumentos.

²⁶ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programas-estrategicos>. Acesso em: 09 Set. 2019 .

²⁷ Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/noticias/58174-marinha-lanca-terceiro-prototipo-do-missil-antinavio-de-superficie-mansup> . Acesso em: 19 Set. 2019.

vitais e estratégicos em suas AJB, pois se sabe o quanto de possibilidade há nos campos do pré-sal (petróleo e gás) e em outros tipos de recursos minerais, os quais irão demandar maior segurança na nossa Amazônia Azul. A sua execução possui um vínculo direto com a BID nacional, mas também existem outros pontos relevantes que não se restringem à Defesa. As questões ambientais, em tempo dos desafios dos efeitos da mudança climática, as científicas e de natureza diplomática são temas de interesse de toda a sociedade brasileira na fronteira marítima, ainda em definição.

A monitoração desse espaço demanda uma extensa rede de sensores terrestres, marítimos e espaciais, centros de controle e vigilância aérea e ambiental, conforme apresentado na figura 4, abaixo. O emprego simultâneo de todos os subsistemas permitirá que o Brasil exerça de fato e de direito, dentro da legalidade e da legitimidade, a segurança e defesa, desde o tempo de paz, dos interesses nacionais.

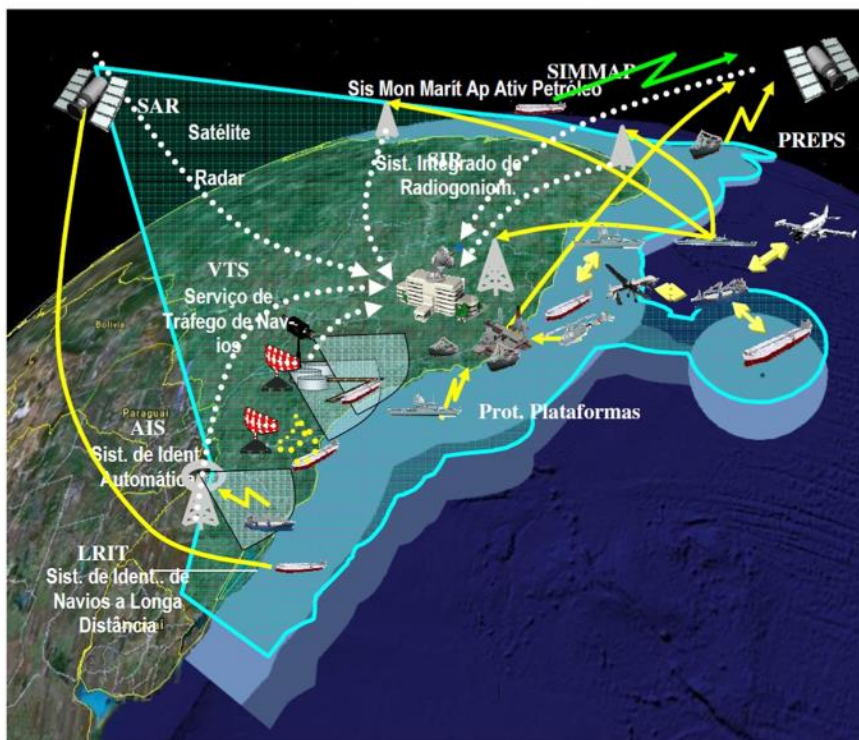


Figura 4 – Subsistemas do SisGAAz

Fonte: Revista Marítima Brasileira (v. 136, n. 04/06 abr./jun. 2016)

O Brasil sofreu impactos severos em razão da crise econômica que se espalhou pelo mundo a partir de 2008, cujo marco simbólico foi a falência do Banco *Lehman Brothers*, em setembro daquele ano, nos EUA. As medidas internas para o enfrentamento do grave problema econômico, tomadas pelo governo brasileiro de então, foram inefetivas e a partir de 2012 agravou-se a situação econômica interna. A alta taxa de desemprego que até hoje assola a sociedade brasileira é um aspecto significativo da dimensão do problema. A crise fez com que os orçamentos da MB sofressem grandes impactos, obrigando-a a uma revisão de todos os seus projetos estratégicos.

O SisGAAz foi desacelerado e submetido à busca de melhor solução técnica. Identificou-se a necessidade de fragmentar o projeto e a tendência predominante é de adotar a priorização de áreas marítimas específicas. Nesse caso, serão adotados programas pilotos que tragam benefícios mais imediatos com o emprego de novos sistemas e equipamentos. As primeiras áreas seriam as que projetam os estados do Rio de Janeiro e São Paulo na Amazônia Azul®.

Nem só nuvens tempestuosas estão no horizonte mais longínquo. Em 2018, uma nova possibilidade começou a concretizar-se por intermédio de um novo modelo de negócio que permite à Empresa de Gerenciamento de Projetos Navais (Emgepron) participar de forma direta no processo de obtenção dos meios da MB. A primeira atividade já está ocorrendo e exatamente com o Programa

“Classe Tamandaré”.

A Emgepron está sendo capitalizada desde dezembro de 2018 com recursos para iniciar a obtenção dos quatro navios do programa e o processo de substituição do NApOc “Ary Rongel” com a obtenção de um novo navio para prestar apoio ao Proantar. Ao mesmo tempo, foram iniciados os testes para a nova estação antártica brasileira, construída por meio de financiamento chinês por empresa técnica da China.

O mar, como já citado neste texto anteriormente, “foi o espaço estratégico por onde o Brasil pôde consolidar o processo de Independência”. A Esquadra nascia com um elo permanentemente conectado à sociedade brasileira. Um fato marcante foi a subscrição popular para dotar o poder naval dos meios necessários. A proposta apresentada agora dos programas estratégicos da Marinha continua a ter como base a eterna e indissolúvel origem histórica da Independência do Brasil.

8. Conclusão e sugestões

O epílogo em suspenso ficará por conta de como a geopolítica e a oceanopolítica, vistas como um modelo multidisciplinar de análise, podem contribuir para ajudar a entender e identificar as forças envolvidas nos eventos e fatos que atuam sobre os interesses vitais e estratégicos. As empresas interessadas em avaliação de risco não abrem mão de conhecer o risco político para saber onde alocam seus recursos. Esse é apenas um exemplo. Os avanços teóricos e tecnológicos vão continuar a obrigar a evolução de “ideias” e “conceitos”, uma vez que as antigas concepções adaptam-se às novas formas de cumprir as tarefas básicas do poder naval.

Fica no ar a reflexão que nos deixou Tony Judt, morto em 2010, no seu último livro *O Mal Ronda a Terra – um tratado sobre as insatisfações do presente*. No seu fecho ele nos convida a fazer a análise crítica:

Então chegaram os anos 1990: a primeira das duas décadas perdidas, em que as fantasias de prosperidade e enriquecimento pessoal ilimitado substituíram todas as preocupações com liberação política, justiça social ou ação coletiva. Por isso, seria reconfortante concluir com a ideia de que estamos entrando numa nova era, e que as décadas do egoísmo ficaram para trás [...] (JUDT, 2011, p. 211-212).

As insatisfações de Judt (2011) são um alerta para os problemas cada vez mais complexos dentro de um cenário dos 3 “I” – instável, incerto e inseguro – que caracterizam o século XXI. Os desafios estão diante da humanidade e não há previsões seguras sobre seus desfechos. Não será isso – as crises na Síria, Afeganistão, Iraque, China e Japão, em litígios territoriais que enfatizam a busca de recursos, os desastres naturais, a fome na África – que aponta para a busca de solução? As crises têm uma duração maior do que se anunciava? Adivinhar o futuro não é o caminho. O “mito” dos conflitos de curta duração ainda seduz os estrategistas de curto prazo. Sabe-se que o futuro não é uma continuação linear do passado, mas é condicionado pela dinâmica das forças geradas nos diversos campos que tentam identificar e explicar as tendências. As identidades e os nacionalismos persistem. O *Brexit*, saída do Reino Unido da UE, já foi rejeitado algumas vezes no Parlamento. O plebiscito foi a favor da saída, os fatos de hoje mostram a insegurança da ação a ser executada.

Ao princípio do capítulo, o leitor foi convidado a iniciar uma viagem. Foi trazido até este ponto do périplo com a difusão de vários conceitos sobre o uso do mar. A sequência dos próximos capítulos deste livro irá trazer entendimentos mais aprofundados que permitirão ampliar as demandas de segurança e defesa no mar. Continue a viagem e encare as múltiplas faces do poder marítimo do Brasil e, em consequência, a necessidade do seu poder naval, para ser mais um integrante da tripulação do navio “Brasil” em busca do seu promissor futuro.

O reencontro do Brasil com o mar é obrigatório, uma vez que a figura 5²⁸, abaixo, é um alerta de que a geografia do planeta Terra obriga a sociedade brasileira a estar permanentemente conectada

²⁸ Essa figura possui um significado geopolítico profundo que, se bem interpretado, deixa claro que as principais ameaças (e oportunidades) virão do mar.

com o mar, o último espaço a ser conhecido e a ter fronteiras definidas.

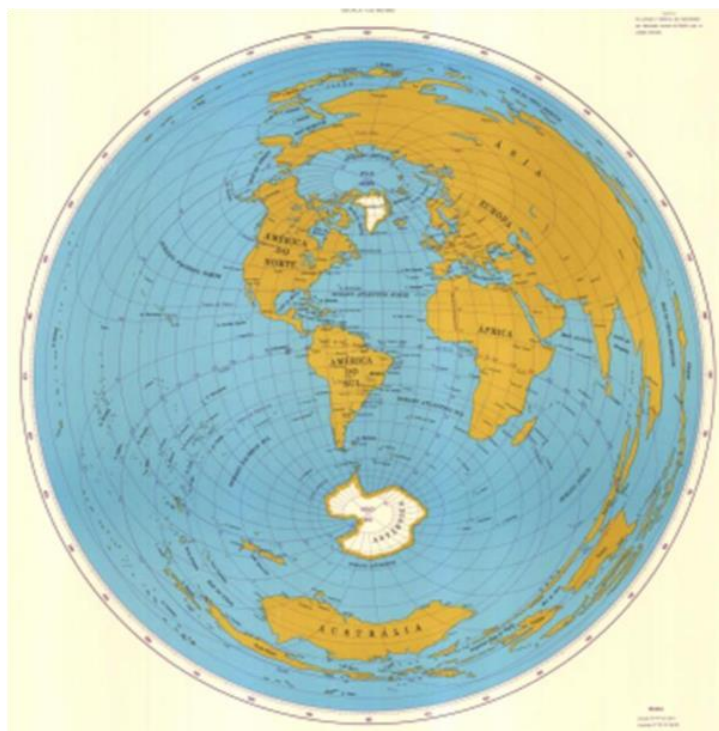


Figura 5 – Mapa Mundial com centro em Brasília, DF

Fonte: Diretoria de Hidrografia e Navegação (1960)

O Brasil tem um inarredável compromisso com as suas águas interiores e o mar que nos pertence. As gerações passam, mas a maritimidade específica das águas jurisdicionais brasileiras estarão sempre a clamar que a sociedade brasileira delas se assegure plenamente. O mar é o futuro da humanidade.

SUGESTÕES

- **AMPLIAR** os meios de diálogo com a sociedade brasileira para dar-lhe condições de entendimento do uso das águas jurisdicionais brasileiras como um caminho para o desenvolvimento e a prosperidade.
- **APOIAR E PROMOVER** pesquisas em prol da inovação científica e tecnológica que proporcionem autonomia nas áreas de interesse do poder naval em parceria com a comunidade acadêmica e industrial para enfrentar os desafios do mundo globalizado, em especial no campo do poder marítimo.
- **INCENTIVAR** a criação de áreas de pesquisa estratégica para as atividades desenvolvidas no mar e em função do mar, em âmbito nacional e internacional, para obter autonomia energética, militar e alimentar.
- **PROMOVER** programas efetivos de médio e longo prazo para a existência de meios que garantem a segurança e a defesa da Amazônia Azul[®].
- **VALORIZAR** o planejamento de longo prazo do poder marítimo para que o uso dos recursos estratégicos no mar seja coerente com o patrimônio legado à sociedade brasileira.
- **CONSOLIDAR** as ações da Política Nacional de Defesa e da Estratégia Nacional de Defesa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ALMEIDA, F.E. Alves de. *Os gigantes da estratégia naval*. Rio de Janeiro: Editora Prismas, 2015.
2. ALMEIDA, F.E. Alves de. Venturas e desventuras de uma experiência singular: a Divisão Naval brasileira na África em 1918. *Revista do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil*, Rio de Janeiro, 2006.
3. ALMEIDA, F.E. Alves de; VIDIGAL, Armando A.F. (Org). *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2009.
4. ANGEL, N. *A grande ilusão*. São Paulo: Clássicos IPRI, 2002.
5. BARBOSA, Ruy. *Cartas de Inglaterra*. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1896.
6. BRASIL. Estado-Maior da Armada. *Doutrina Básica da Marinha*. Brasília, 2014.
7. BRASIL. Ministério da Defesa. *Estratégia Nacional de Defesa*. Brasília, 2012.
8. BRASIL. Ministério da Defesa. *Livro Branco de Defesa*. Brasília, 2012.
9. BRASIL. Ministério da Defesa. *Política de Defesa Nacional*. Brasília, 1996, 1997, 2005.
10. BRASIL. Ministério da Defesa. *Política Nacional de Defesa*. Brasília, 2012.
11. BRASIL. Ministério da Marinha. Serviço de Documentação da Marinha. *Relatório do almirante Pinto da Luz*. Rio de Janeiro, 1929
12. BOOT, Max. *War made new: technology, warfare, and the course of history*. Nova York: Gotham Books, 2006.
13. BUENO, Eduardo. *Náufragos, traficantes e degredados: as primeiras expedições ao Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2006.
14. CAMINHA, Marques Herick. *Organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. História administrativa do Brasil; 15. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.
15. COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *Tratado de estratégia*. 5. ed. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2010.
16. COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *Le meilleur des ambassadeurs: théorie et pratique de la diplomatie navale*. Paris: Economica, 2010.
17. CROWLEY, Roger. *Conquerors: how Portugal seized the Indian Ocean and forged the first global empire*. Essex: Faber & Faber, 2016.
18. DIAMOND, Jared. *Colapso: como as sociedades escolhem o fracasso ou o sucesso*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2006.
19. DIÉGUES, F.M.F. *A revolução brasílica: o projeto político e a estratégia da independência*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.
20. DIPLOMATIE MAGAZINE. Paris: Saint-Cannat, ago./set. 2012. Bimestral.
21. DRUCKER, Peter F. *Managing in the next society*. New York: St. Martins Press, 2002.
22. FLINT, Colin. *Introduction to geopolitics*. New York: Routledge, 2006.
23. FRIEDMAN, Norman. *Seapower as strategy: navies and national interests*. Annapolis: Naval Institute Press, 2001.
24. FUKUYAMA, Francis. *The end of history and the last man*. Nova York: Simon and Schuster, 2006.

25. GARCÊS, Ana Paula e MARTINS, Guilherme d'Oliveira (Ed.). *Os grandes mestres da estratégia: estudos sobre o poder da guerra e da paz*. Lisboa: Almedina, 2009.
26. GASCOIGNE, Bamber. *A brief history of the dynasties of China*. London: Constable & Robinson, 2003.
27. GOYOS JR., D. N. A Alca e a nova face do imperialismo. *Gazeta Mercantil*, São Paulo, 10 abr. 1997.
28. GRAY, Colin S. *Another bloody century: future warfare*. Londres: Weidenfeld & Nicholson, 2005.
29. HENROTIN, Joseph. *Les fondaments de la stratégie navale au XXIe Siècle*. Paris: Economica, Institut de Stratégie Comparée, 2011.
30. JUDT, Tony. *O Mal ronda a Terra*. São Paulo: Objetiva, 2011.
31. KAPLAN, Robert. *The revenge of geography: what the map tells us about coming conflicts and the battle against fate*. New York: Random House, 2012.
32. KEELEY, Lawrence H. *A guerra antes da civilização: o mito do bom selvagem*. Tradução Fábio Faria. São Paulo: Realizações Editora, 2011.
33. LAMBERT, Andrew. Nelson y el liderazgo: la búsqueda de lo sublime. In: *El liderazgo estratégico: una aproximación interdisciplinaria*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2018. p. 115–130.
34. LANDES, David S. *A riqueza e a pobreza das nações: porque algumas são tão ricas e outras tão pobres*. 3. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1998.
35. LIANG, Qiao; XIANGSUI, Wang. *La guerre hors limites*. Paris: Bibliothèque Rivages, 2003.
36. MAHAN, Alfred T. *The influence of sea power upon history: 1660–1783*. 1. ed. Nova York: Little, Brown and Co., 1890.
37. MARRONI, Etienne Villela; CASTRO, F.R.; VIOLANTE, A. R. Securitização do meio ambiente: segurança humana e responsabilidade de proteger para todos? *Revista da Escola de Guerra Naval*. Rio de Janeiro, 2018.
38. ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. *The ocean economy in 2030*. Paris: OECD Publishing, 2016.
39. RENOUVIN, Pierre; DUROSELLE, Jean-Baptiste. *Introdução à história das relações internacionais*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1967.
40. STEVENS, William Oliver; WEST COOT, Allan. *História do poderio marítimo*. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.
41. TILL, Geoffrey. *Seapower: a guide for the twenty-first century*. 4. ed. Londres: Frank Cass Publishers, 2018.
42. VIDIGAL, Armando A. F. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 1983.
43. VIDIGAL, Armando A. F. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002.
44. VIDIGAL, Armando A. F. Uma estratégia naval para o século XXI. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 117 (7/9), p. 87–120, jul./set. 1997.
45. VIOLANTE, Alexandre Rocha. *Política externa, política de defesa e cooperação Sul-Sul como grande estratégia na África Ocidental: um estudo de caso em Cabo Verde e São Tomé e*

Príncipe. 2017. 366p. Dissertação (mestrado em estudos estratégicos da defesa e da segurança) – Instituto de Estudos Estratégicos, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017.

46. WEDIN, Lars; MOTTE, Martin. *Maritime strategies for the 21st century: the contribution by admiral Castex*. Paris: Nuvis, 2016.