

## CAPÍTULO II

### SEGURANÇA NO MAR E PODER NAVAL<sup>1</sup>

#### Sinopse

A Segurança no Mar é abordada inicialmente considerando os desafios e oportunidades que o uso dos oceanos representa na história humana. Existem quatro características interligadas que definem e sintetizam as ações relacionadas ao mar, e tais atributos são estudados e reconhecidos em função de sua constância ao longo da história do homem nas atividades marítimas. Na sequência, são discutidos aspectos da evolução no uso do mar pela ótica de distintos países, o que, ao final do século XIX, foi identificado por Alfred Thayer Mahan como *Sea Power* (Poder Marítimo), cuja inter-relação direta com o Poder Naval, componente militar do Poder Marítimo, é objeto de análise. No decorrer deste capítulo, busca-se avaliar como o Brasil, desde os tempos de Colônia até os dias atuais, se relaciona com o aspecto da Segurança no Mar exigido de uma nação marítima por influência das forças profundas da geopolítica. Este capítulo apresenta, ainda, uma breve visão do cenário geopolítico contemporâneo e, em função do quadro atual, mostra como o Brasil tem procurado enfrentar os novos e enormes 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. Por fim, são alinhadas algumas sugestões.

#### Abstract

*Safety at sea is initially addressed considering the challenges and opportunities that the use of the oceans represents in human history. There are four interconnected characteristics that define and synthesize the actions related to the sea, and such attributes are studied and recognized due to their constancy throughout the history of man in maritime activities. Then, this chapter discusses some aspects of the evolution in the use of the sea from the perspective of different countries, which Alfred Thayer Mahan, in the late nineteenth century, identified as Maritime Power (Sea Power), whose direct interrelation with Naval Power, the military component of Maritime Power is analyzed. In the course of this chapter, we examine, from colonial times to the present day, the way Brazil has dealt with the aspect of Safety at Sea, as required for a maritime nation, under the influence of deep geopolitical forces. Furthermore, this research provides a brief overview of the current geopolitical scenario and shows how Brazil has been addressing the new huge challenges of the twenty-first century regarding security and defense for the organization and employment of the Naval Power by the Brazilian Navy. Lastly, some suggestions are presented.*

---

<sup>1</sup> Capítulo atualizado com a colaboração do Contra-Almirante (Ref.) Reginaldo Gomes Garcia dos Reis, da Escola de Guerra Naval.

## 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. Essa 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 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 acontecimentos em curto, médio e longo prazos.

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 seu uso e seus 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 da Marinha, um braço essencial do Poder Marítimo, denominado “Poder Naval”. As breves linhas que se seguem convidam o leitor para 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, onde não são encontrados pontos estratégicos a serem ocupados. Essa é uma diferença essencial no aspecto militar em relação ao Poder Terrestre e ao Poder Aéreo. Além disso, o Poder Marítimo é privilegiado, 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, 2015).

## 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?

Essas indagações 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 Till (2018). Inicialmente, é preciso saber quais atributos permanentes do mar 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;
- 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 as funções clássicas do Poder Marítimo.

O encadeamento das concepções desenvolvidas e formuladas no decorrer da história para atingir os atributos definirá o papel que o Poder Naval desempenha em sua vinculação direta com o Poder Marítimo.

### 2.1 O Mar como Fonte de Recursos

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 a sua demanda por proteínas (TILL, 2018).

Estima-se que o consumo diário de proteínas oriundas do mar seja da ordem de 20%. Entretanto, como o Brasil pode constatar com as potencialidades da Amazônia Azul<sup>®</sup>, outros recursos podem ser explorados e explorados dos oceanos, além do 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 apropriada. 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 o 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 e tem atuação dupla. Em síntese, há a necessidade de transportar os bens para os lugares onde são demandados e 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 acrescentadas 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 dessa globalização. 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, demanda o transporte marítimo. Logicamente, com base em futuras inovações tecnológicas e na 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.

O avanço tecnológico já se faz presente no momento com novas propostas. É por isso que o *e-Navigation*, um conceito que contempla uma ampla gama de sistemas e serviços integrados de informação para a navegação, foi lançado em 2014 pela Organização Marítima Internacional (IMO). A IMO define o *e-Navigation* como “a coleta, integração, intercâmbio, apresentação e análise harmonizada de informações marítimas, a bordo e em terra, por meios eletrônicos, com o propósito de aprimorar a navegação de berço a berço do cais e serviços relacionados para a proteção e a segurança no mar, bem como a preservação do ambiente marinho” (IMO, 2014, tradução nossa).

As mudanças decorrentes do *e-Navigation* têm como base principal as necessidades do usuário, não sendo apenas uma alteração com apelo tecnológico. Desse modo, tanto os sistemas

de navegação como os de serviços de apoio em terra vão evoluir, tanto nas áreas marítimas como nas vias navegáveis interiores, para condições mais confiáveis, com menor incidência de erros e de maneira mais simples. As expectativas de ganhos em efetividade são grandes. A implementação do conceito já ocorre em diversas regiões do mundo, inclusive no Brasil por meio da Autoridade Marítima (Comandante da Marinha), sendo a Diretoria-Geral de Navegação a responsável pela coordenação dentro de um amplo grupo de atores públicos e privados com vínculo direto ou indireto com os interesses relacionados ao tema da navegação.

Esses aspectos apontados 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 Marítimo<sup>2</sup>.

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 para a 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 da flora e da 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 derramamento de óleo ocorrido na costa brasileira em 2019, é um exemplo claro de ameaça aos objetivos nacionais. Trata-se de um crime ambiental contra o Brasil que não foi, ainda, esclarecido, não tendo sido possível identificar os causadores do dano.

A questão supracitada remete, outra vez, a aspectos de segurança, a outra face da moeda do desenvolvimento que traz os benefícios de melhores dias, mas encapsula a contradição dos interesses de atores internos e externos. 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.

O sexto relatório do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC, na sigla em inglês), criado no âmbito da ONU, foi publicado em 9 de agosto de 2021 e trouxe uma série de alertas com cenários sombrios. No que tange ao mar, a ONU tomou a decisão, em 2017, de pautar discussões na Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI) da Unesco dentro da Década da Ciência Oceânica (2021-2030) para abordar o tema das mudanças climáticas. Certamente, os capítulos que seguem irão detalhar as diversas ameaças, como, por exemplo, a

---

<sup>2</sup> Revista *Diplomatie, Géopolitique des mers et des océans* – 2013

acidificação dos oceanos decorrente da absorção do dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) produzido em excesso pela humanidade (Royer, 2014).

Essa ocorrência é relevante e causa impacto direto na biodiversidade dos oceanos e, conseqüentemente, na existência de diversas espécies de peixes em todas as áreas oceânicas. A obtenção de proteína é afetada, provocando problemas nos campos político, econômico, marítimo e social. Em diversas regiões do nosso planeta, há casos de grupos de pescadores que, ao terem reduzidas as suas perspectivas econômicas, viram-se compelidos a realizar atividades ilícitas no mar. Esses problemas causam impactos além das fronteiras, caracterizando outra face da globalização: os danos alcançam os mais distantes países nas formas mais diversas.

“A Terra é Azul”, como declarou, em 12 de abril de 1961, o astronauta russo Yuri Alekseyevich Gagarin, o primeiro homem a ser lançado ao espaço a bordo da nave Vostok 1. A reação espontânea, por ver externamente o planeta Terra, foi produzida em razão de existir 70% mais água do que terra firme no nosso planeta.

O alerta dado em 1961 de que a Terra é azul parece não ter sido percebido pelos proponentes de programas para uma adequada gestão de CO<sub>2</sub> nas políticas em nível global. Os esforços globais para o controle das emissões e o estabelecimento de metas fixam quase toda a sua atenção nas ocorrências no interior dos diversos continentes, revelando uma visão “terrestre”, o que pode ser identificado na prioridade (não que ela não seja necessária) do Programa das Nações Unidas para Redução de Emissões por Desmatamento e Degradação Florestal.

Essa perspectiva deve ser analisada com base nas afirmativas científicas de que 50% a 80% da produção de oxigênio na Terra vem dos oceanos. A maior parte dessa produção advém do plâncton oceânico, como está confirmado em trabalho da *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA, 2021).

O desenvolvimento e a adoção do uso do mar não parecem atingir ritmos mais significativos, apesar de existirem tecnologias como dessalinização, geração de energia a partir das ondas do mar, energia eólica e solar *offshore*. Pode-se perceber que, dentro em breve, elas irão contribuir para a solução de diversos desafios ambientais. Entretanto, não se dá uma elevada prioridade aos perigos que já existem nos oceanos, ameaçado por impactos sociais, climáticos e econômicos.

A Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE), existente desde 1961, 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 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 economia do oceano (PIB do mar) é essencial para o bem-estar futuro e a prosperidade da humanidade (OCDE, 2016).

### **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 submarinos de fibra ótica servem para desempenhar um papel fundamental para a internet, tão ou mais significativo que os satélites na propagação das comunicações. É relevante observar que, no 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).

Essa informação confirma a tese de que os atributos do mar estão conectados como elos de uma mesma amarra. Claramente, o terceiro – o mar como meio de informação e difusão de ideias –, por sua aparente especificidade, dá a oportunidade de observar como ele apresenta características do segundo e do quarto atributos do mar, ou seja, o mar como meio para transporte e intercâmbio e como meio de domínio.

O comércio envolve negociação e, para realizá-la, as partes precisam interagir. O intercâmbio de ideias e valores de distintas culturas passa de um lado para o outro de forma direta ou indireta. Foi assim que, no passado, a rota da seda, por exemplo, serviu para a troca de produtos e, também, de conhecimentos sobre a pólvora e os 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.

A cooperação e o conflito convivem simultaneamente dentro do atributo de troca de informações e ideias. Os exemplos históricos são muitos e passam pela expansão dos credos religiosos, pelas expedições marítimas e por outras formas de obter ou 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). Essas questões levam ao entendimento do que significa o quarto atributo do mar para o mundo – o mar como meio de domínio – assunto abordado na próxima seção.

Que o mar com fim será grego ou romano.  
O mar sem fim é português.  
(Fernando Pessoa)

## **2.4 O Mar como Meio de Domínio**

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, tendo desenvolvido as suas marinhas com o propósito de garantir a prosperidade. Dentro dessa moldura, incluem-se as atividades marítimas de fenícios, gregos e romanos.

As aventuras dos vikings, por outro lado, segundo Jared Diamond (2006), eram uma forma de escapar dos ataques que sofriam em suas terras, como tentativas de recuperar suas perdas indo pelo mar pilhar as terras que hoje constituem a Grã-Bretanha. 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, 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. Em 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 ocorreu por decisão própria e coincidiu com a transferência da capital do litoral para a localização atual no início do século XV. Alguns analistas estratégicos usam esse 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, 2010a; 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 a cem léguas a oeste do arquipélago de Cabo Verde. O mundo a oeste do meridiano seria espanhol e a leste, 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), que estabeleceu novo meridiano a 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 da história é marcado pelo longo período da *Pax Britannica*, ancorada no Poder Marítimo e no Poder Naval que caracterizaram o Império Britânico. Seria esse 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 como o atributo do mar como domínio está diretamente relacionado com os recursos, a propagação de ideias e o 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 para obter matérias primas, seja para atingir novos mercados. Alguns pensadores veem tal ação como um ato de imperialismo. Por essa 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, uma obrigatoriedade do aspecto do domínio do mar para a realização dos interesses nacionais e, por consequência, a forma de obter esse amplo propósito somente se efetua pela coerção. Há diversos fatos históricos que contradizem essa análise fatalista. O mundo atual



tem visto uma combinação de meios de ação, como dissuasão e persuasão, que não se restringem 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, sempre se fez 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 com o desenvolvimento econômico e científico. Entretanto, é 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 que 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). Os fenícios, por sua vez, eram nômades e não tinham tradição marítima. As migrações os levaram a se fixarem na costa em uma estreita faixa de terra, espremidos entre a montanha e o 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. Sendo assim, percebe-se que existe uma íntima e intensa relação entre o Poder Naval e a prosperidade econômica.

Logo, entende-se que o Poder Marítimo é um conceito amplo que apresenta acentuadas diferenças em relação ao Poder Terrestre e ao Poder Aéreo. Para definir sua organização, o Poder Naval depende de preparo e emprego, além de identificação das demandas advindas do Poder Marítimo. O Poder Naval não é um simples inventário de meios e de suas respectivas capacidades de combate.

Essa vinculação está consubstanciada na frase do marinheiro inglês Walter Raleigh (1554-1618), 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<sup>3</sup> participou ativamente das guerras de corso contra os galeões espanhóis em 1578 e 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, como a mudança das táticas de combate no mar, graças ao acesso a inovações na construção e no armamento de navios (Almeida; Vidigal, 2009).

---

<sup>3</sup> Walter Raleigh viveu de 1554 até 1618, quando foi decapitado em 29 de outubro na Torre de Londres.

Desde Henrique VIII, pai de Elizabeth I, a marinha inglesa buscou novos modelos de organização. Em 1546, foi criado o Ministério da Marinha Militar. A renovação da esquadra tem um custo elevado 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. Entretanto, as vantagens oferecidas para os combates no mar eram significativas, uma vez que era definitivamente evitado o modelo do combate de 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 uma esquadra permanente subordinada à coroa foi acompanhada pelo que se considera o embrião do atual almirantado britânico: o *Navy Board*, 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 geralmente tinham experiência com as lides do mar, tanto militares quanto 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) e de pessoal que era utilizada de modo dual pelo Poder Marítimo. Esse 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 (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. 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 o Poder Marítimo, não sendo possível, então, deixar de relacioná-lo a Mahan. As 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, que engloba os meios e os fins, unificados por uma estratégia marítima. 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<sup>4</sup>, foram definidos seis fundamentos como arcabouço do Poder Marítimo (*Sea Power*):

- a posição geográfica do país;

---

<sup>4</sup> As condições que afetam o Poder Marítimo, segundo Mahan, adaptadas às condições brasileiras, constam no capítulo XX deste livro (Nota do revisor).

- a configuração física, como quantidade de portos e facilidades, além de aspectos dos recursos naturais e do clima;
- a extensão territorial;
- a população (com ênfase especial no aspecto demográfico);
- o 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, 1958).

Os estudos de Mahan foram objeto de críticas e comentários diversos. O tempo passou e 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, e a dinâmica do mundo obriga a que se tenha bastante atenção às mudanças. Em consequência, as adaptações devem ser efetivadas. 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).

Hoje, discute-se a necessidade de acrescentar uma sexta dimensão: o Espectro Eletromagnético, que adquire, cada vez mais, uma importância capital pelo impacto em áreas não militares. A inteligência artificial, os avanços em *machine learning* (ou aprendizagem de máquina) e a internet das coisas estão rapidamente se transformando em realidade e representando oportunidades com o desenvolvimento de novas capacidades funcionais e técnicas, além de uma melhor integração dos outros domínios estratégicos. O e-Navigation representa um bom exemplo dessa visão integradora.

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 se adaptar a novos contextos, oferecendo uma base fundamental no que tange à reconhecida dualidade das marinhas quanto à aplicação do Poder Naval e sua vinculação direta ao amplo espectro coberto pelo Poder Marítimo com base no conceito, por ele desenvolvido, de 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, como 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 se manifestar 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. Deste ponto em diante, busca-se analisar, de forma sucinta, 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 se dá na sua descoberta pelos portugueses em 1500. A Escola de Sagres ofereceu o suporte necessário para que aquele pequeno país fosse um exemplo de talassocracia<sup>5</sup>. Na condição de colônia, o Brasil viveu um período longo e conturbado, tendo despertado a cobiça de outros países na busca de recursos que os mitos cosmográficos da época alimentavam.

---

<sup>5</sup> Segundo o dicionário Aurélio, talassocracia significa domínio de potência marítima; império ou domínio dos mares.

As primeiras expedições ao Brasil são feitas mais com o propósito de identificar oportunidades na exploração de riquezas. De acordo com **Eduardo Bueno** (2006), em seu livro com o sugestivo título *Náufragos, Traficantes e Degredados*, que cobre o período de 1500 a 1531 (considerado, ainda, 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* e 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.

Objeto de um marcante estudo da presença dos espanhóis no Brasil – realizado pelo almirante Max Justo Guedes, da Marinha do Brasil (MB), e publicado no capítulo 4 do Tomo I do Primeiro Volume da História Naval Brasileira –, a dúvida sobre quem primeiro aportou na terra nova 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, como 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 favorável à Proclamação da 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 brasileira” 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 de Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e 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 seguintes: Cisplatina (1825-1828); a guerra contra Oribe e Rosas (1851-1852); a Campanha Oriental (1864); e a Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870). Em todas elas podem ser encontrados exemplos da vinculação do Poder Naval ao Poder Marítimo.

Contudo, não se deve deixar 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 (1861-1863) é um exemplo significativo de como surge a oportunidade de impor restrições à soberania brasileira sem uma dissuasão crível. 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, o 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, na 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, entre 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, p. xx)

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 deles 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 dar o apoio que lhe foi solicitado pela coalizão europeia, que se opunha aos intentos alemães (Almeida; Vidigal, 2009).

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. Contudo, 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 no relatório de 1929 do Ministro da Marinha, Almirante Pinto da Luz (1929):

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 (...).

Os esforços do Almirante Aristides Guilhem<sup>6</sup> para retomar a construção naval no Brasil, interrompida havia cinquenta anos, não foram suficientes para sobrepujar o despreparo do Brasil na Segunda Guerra Mundial. A incapacidade dos meios ficou patente para executar a proteção das linhas de comunicações marítimas 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 no 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 Programa de Ajuda Militar (*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 navio-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, na época, o documento básico que estabelecia as orientações para o Plano Diretor da Marinha,

---

<sup>6</sup> Ministro da Marinha do governo de Getúlio Vargas no período de 1935 a 1945.



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, sofreu um grande declínio. Os anos 1980 seriam sinônimo 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 seria o projeto para obter um submarino com propulsão nuclear, marco da concepção estratégica para um novo patamar. Esse projeto sofreu com as agruras econômicas enfrentadas pelo Brasil nos anos 1980 e 1990 e com a crise que se alastrou pelo mundo em 2008. Mas os que labutam no mar sabem que quatro características são inerentes ao Poder Naval: mobilidade, versatilidade, flexibilidade e permanência. Essas características<sup>7</sup> permitiram que o esforço da Marinha do Brasil, na busca de maior espaço, já pudesse deixar legados importantes para o desenvolvimento científico e tecnológico com vistas aos interesses estratégicos vitais que devem servir de base para a sociedade brasileira.

## **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), trouxesse 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, o mundo 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.

---

<sup>7</sup> Tais características serão abordadas no item 6 (Nota do revisor).

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 no 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 párias<sup>8</sup> e excluídos da comunidade internacional (VIDIGAL, 1997). A humanidade demonstra, nesse estágio de seu desenvolvimento, a vitalidade de distintas civilizações, ainda que adote forma de organização econômica comum em seus grandes traços. Alguns, como Fukuyama (2006), em sua obra *The end of history and the last man?*, de 1992, ousaram, entretanto, afirmar o fim da história, tendo em vista a aparente universalização de valores.

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.

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

---

<sup>8</sup> 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).

exemplo, o Iraque; o tráfico de pessoas; o combate à pirataria; e o crime organizado internacional, em especial os grupos ligados às drogas. Estava composta 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. Essa 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, 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 soberania, autodeterminação e identidade nacional não guardava a prudência necessária para a perfeita compreensão dos acontecimentos.

É dentro desse contexto que se precisa enquadrar um fato histórico. Após anos de busca da integração, a Europa deu passos definitivos por meio do Tratado de Maastrich, em 1º de novembro 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. O *Brexit*, saída do Reino Unido da UE, é um fato marcante de que a ideia de uma união permanente sucumbe à dinâmica da transformação dos contextos.

A definição de uma política comum para as áreas de relações internacionais e defesa levaria à 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 mundo<sup>9</sup>. Na realidade, existe

---

<sup>9</sup> 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

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? O Reino Unido deu a sua resposta com o *Brexit*.

Os percalços não se restringem ao caso acima. Foi estabelecido que no ano de 1999 entraria 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, adentrou o ano de 1998 não poupando 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 para o Brasil, com o retorno de graves problemas econômicos e de baixo crescimento do PIB.

De acordo com Cervo (2013) e Violante (2018), o investimento direto estrangeiro, resultante de privatizações e ganhos de produtividade, não se manteve sem a vinda de tecnologias avançadas que garantiriam, em médio e longo prazo, novos investimentos em produção, os quais acabaram sendo substituídos por forte capital especulativo de uma globalização aparentemente benéfica a apenas alguns atores. O Brasil entrou em um forte processo de reprimarização da economia com o declínio do setor industrial.

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~~. A reflexão estratégica trazida por eles, com versões em inglês, italiano e francês, se baseia nos eventos da última década do século XX, com uma 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 para se fortalecer como líder global.

O plano, 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 projeto *Belt and Road Initiative* (ou *One Belt, One Road*) convive hoje com

---

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, acreditavam 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”. (Nota do revisor).

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 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, houve uma reação rápida contra o Afeganistão, naquele momento visto como um Estado falido 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, que 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, que acabou não sendo confirmada, de que o país 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. Na 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.

Duas décadas depois dos atentados de 11 de setembro de 2001, constata-se que os processos desencadeados em relação aos EUA levaram a um estado de divisão interna, aspecto que não era vislumbrado nas análises anteriores, e a uma postura de hegemonia global com evidências claras de enfraquecimento.

O comunicado do governo dos EUA divulgado em 31 de agosto de 2021 sobre a retirada do Afeganistão não conseguiu apagar as marcas do caos que se instalou. O fato de o grupo Talibã ter retomado o poder no Afeganistão evidencia que o fim da mais longa guerra dos EUA deixa uma história de promessas não cumpridas. O objetivo político da guerra não foi atingido.

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 devido ao 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 Luhan<sup>10</sup>, em virtude de existirem atores estatais e não estatais em diferentes estágios de desenvolvimento.

Essa questão que se apresenta é um convite para refletir, neste pequeno espaço, sobre as incalculáveis dificuldades de uma reacomodação das forças profundas que alteram o tabuleiro estratégico mundial.

Em 26 de dezembro de 2004, treze países sofreram os impactos de um tsunami, o terceiro maior em intensidade de acordo com os registros sismográficos, que deixou mais de 220.000 mortos e 1,8 milhão de pessoas desabrigadas. A ajuda humanitária ocorreu por meio de uma coalizão *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 Nova 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 marinha (*US Navy*).

Outros casos podem ser relacionados, mas a questão maior é como enfrentar os desafios das mudanças climáticas<sup>11</sup>. 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 do atentado de setembro de 2001, Nova York voltou ao foco devido à atividade financeira desenvolvida em *Wall Street*, tornando-se 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.

A crise financeira ainda persiste, produzindo desaceleração na atividade econômica por todo o planeta. Além disso, a desigualdade social aumenta também nos países considerados desenvolvidos. Os protestos de fim de semana enfrentados por Macron, na França, são um exemplo marcante da insatisfação crescente nos mais diversos países.

---

<sup>10</sup> 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://about-marshallmcluhan.wordpress.com/category/aldeia-global/>>. Acesso em: 10 out. 2021.

<sup>11</sup> O capítulo XVII desta obra versa sobre as mudanças climáticas (Nota do revisor).

Um exemplo emblemático é o da UE, que hoje vê seu processo de integração sofrer severas críticas de diversas origens, como a decisão do *Brexit* – saída da Grã-Bretanha **do bloco**, que leva um elevado grau de incertezas a um projeto que se via como duradouro no início da última década do século passado. O *Brexit* está dando razão aos analistas que previam sinais de turbulência crescente na UE.

Um alerta do intelectual francês Paul Valéry, 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 em intensidade e alguns exemplos podem ser usados para o 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 do perímetro da Otan, que já resultou em perdas para a Ucrânia e na anexação da Crimeia pela Rússia, que 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 um presidente dos EUA e o mandatário daquele país, permanece inconclusivo, contribuindo para a incerteza e a insegurança mundial.

O mar do sul da China hoje é palco 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, vigente 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, o recurso de defesa *Anti-Access / Area Denial* (A2AD) 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 a essa preocupação 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. O relatório enfatiza ainda que, em longo prazo, o maior risco é a degradação ambiental, ao lado das ameaças cibernéticas e tecnológicas.

O final de 2019 trouxe uma ameaça cuja possibilidade já era debatida, mas que atingiu dimensão e amplitude de impacto a ponto de se transformar em pandemia, provocada por um vírus cuja origem e desenvolvimento permanecem desconhecidos.

A pandemia em pouco tempo atinge a vida de todos, sem exceção, no nosso planeta Terra. Além de levar o caos aos sistemas de saúde, sem distinguir entre países desenvolvidos ou não, provoca danos à saúde das pessoas independentemente de classes sociais. Entretanto, deve ser enfatizado que a desigualdade social era um fator condicionante que já impunha grandes desafios políticos, sociais e econômicos a todos os países.

A crise de setembro de 2008 que se irradiou pelo mundo a partir de uma ocorrência sistêmica no campo financeiro amplamente interligado, até então visto como uma mudança de sucesso provida pela globalização e pelas facilidades permitidas pela Tecnologia de Informação e Comunicação (TIC), chegou a ser comparada na sua intensidade com o *crash* de 1929, ocorrido entre a Primeira e a Segunda Guerras Mundiais. Seria estranho pensar em impactos tão grandes quanto aos efeitos, ainda em desdobramentos, decorrentes da pandemia atual?

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 nas áreas 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 havia rumos definidos para estabelecer diretrizes no campo militar. Uma das diversas razões para que isso ocorresse encontra 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.

No início da última década do século passado, ainda não era possível constatar nenhuma melhoria no cenário econômico. Contudo, em 1996, foi 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.

Essas ações tiveram o condão de levar a novas resoluções. 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 para se adaptar 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, com a PDN de 1996. A Marinha expediu, em 1997, um documento que detalhou a inserção da instituição na Política de Defesa Nacional.

No 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. Alguns exemplos sucintos dão mostra disso: o início da construção do quarto submarino no Brasil (Tikuna), com a participação da empresa estatal Nuclep, depositária de conhecimentos tecnológicos importantes e que vivia um problema de indefinição em suas atividades; o renascimento da aviação naval brasileira com a aquisição pela Marinha de aeronaves de asa fixa para atuarem a bordo do navio-aeródromo. No ano 2000, o Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) da MB realizou um simpósio denominado “CFN do 3º Milênio”, que era 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 acrescentados: 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 (BRASIL, 2005).

Outro documento de capital importância, aprovado pelo Decreto Presidencial nº 6703, de 18 de dezembro de 2008, foi a Estratégia Nacional de Defesa (END), que contemplou de uma forma mais ampla as demandas não cobertas pela PDN. Esse 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 e para a END e a atualização do Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) foram aprovadas pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo (PDS 137/2018), 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”. Esse escopo levou a atribuir três setores decisivos para a defesa nacional a cada uma das forças. 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 segunda 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 Livro Branco de Defesa Nacional (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 brasileiro. 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, 2017-EMA-305) substitui a DBM.

Como são conceituados na doutrina da MB os diversos aspectos que derivam dos quatro atributos do uso do mar? O primeiro, que estabelece as especificidades do Poder Naval em relação ao Poder Militar Terrestre e o 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 nacionais<sup>12</sup>.

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 interiores<sup>13</sup>:

- o Poder Naval;
- a Marinha Mercante, as facilidades, os serviços e as organizações relacionados com os transportes aquaviários (marítimo e fluvial);
- a infraestrutura marítima e hidroviária: portos, terminais, eclusas, meios e instalações de apoio e de controle;

---

<sup>12</sup> Doutrina Militar Naval, 2017. EMA-305 - Mod. 1, subitem 1.1, p. 1.1.

<sup>13</sup> Idem, subitem 1.1, p. 1.2.

- a indústria naval: estaleiros de construção e de reparos;
- a indústria bélica de interesse do aprestamento naval;
- a indústria de pesca: embarcações, terminais e indústrias de processamento de pescado;
- as organizações e os meios de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico de interesse para o uso do mar, das águas interiores e de seus recursos;
- as organizações e os meios de exploração ou de aproveitamento dos recursos do mar, de seu leito e de seu subsolo; e
- o 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:

- Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)<sup>14</sup> 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<sup>15</sup>, em fevereiro de 1963, serve como um dos exemplos para reafirmar que o Poder Naval é a forma de respaldar as ações nas AJB. O episódio voltará a ser mencionado na página seguinte.
- Amazônia Azul<sup>®</sup> é a região que compreende a superfície do mar, as águas sobrejacentes do leito do mar, o solo e o 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 que foi explanado anteriormente pertence ao Brasil? É pelo Poder Naval, expressão militar do Poder Nacional, diretamente integrado ao Poder Marítimo. O Poder Naval tem que ser capaz de atuar no mar e nas águas interiores, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, visando 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”<sup>16</sup>. Ele deve explorar quatro características, quais sejam:

- a mobilidade, que é a capacidade de deslocar-se prontamente e a grandes distâncias, mantendo elevadas condições de aprestamento;
- a permanência, que permite operar continuamente, com independência e por longos períodos;
- a versatilidade, que dá condição de alterar a postura militar e, assim, executar uma ampla gama de tarefas; e

---

<sup>14</sup> Idem, Subitem 1.2.2. As AJB abrangem as águas interiores, ZEE, e plataforma continental estendida.

<sup>15</sup> Envolvendo, inicialmente, o Brasil e a França, sobre o pretendido direito desta de pescar lagosta em águas em que o Brasil considerava ter direitos exclusivos (a menos de 200M de suas costas). Hoje, após a entrada em vigor da CNUDM, o País tem assegurado tal direito (Nota do revisor).

<sup>16</sup> EMA 305, DMN, 2017, Subitem 1.3, p. 1.5.

- a flexibilidade, que 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 externa. (BRASIL, 2017).

A dissuasão insere-se num contexto muito mais amplo de emprego do poder militar, compreendendo ações que vão desde a simples mostra de bandeira até a ameaça ostensiva do emprego da violência mediante, por exemplo: a declaração de quarentena, como ocorreu durante a crise dos mísseis em Cuba; ou a declaração de uma zona de exclusão parcial ou total, como na primeira fase da campanha Malvinas/Falklands; ou o bloqueio naval, como na fase Escudo do Deserto da Guerra do Golfo. Este, aliás, tem sido o mais frequente emprego do Poder Militar desde o fim da Segunda Guerra Mundial, em especial por parte dos EUA e da antiga União Soviética.

Na chamada Guerra da Lagosta, tanto brasileiros como franceses fizeram uso político dos seus Poderes Navais: a França, quando enviou para a área de conflito um navio de guerra para proteger seus barcos lagosteiros – um retorno à política de canhoneiras no século XIX; o Brasil, ao reagir, concentrando na área toda a sua força naval em condições de operacionalidade.

A negação do uso do mar, o controle de áreas marítimas e a projeção de poder devem ter como foco: a defesa proativa das plataformas petrolíferas e das instalações navais e portuárias, dos arquipélagos e das ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras; a prontidão para responder a qualquer ameaça, por Estado ou por forças não convencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio; a capacidade de participar de operações internacionais de paz, fora do território e das águas jurisdicionais brasileiras, sob a égide das Nações Unidas ou de organismos multilaterais da região.

O controle de áreas marítimas deve ter como foco as áreas estratégicas de acesso marítimo ao Brasil. No litoral, duas áreas continuarão a merecer atenção especial, do ponto de vista da necessidade de controlar o acesso marítimo ao Brasil: a faixa que vai de Santos a Vitória e a área em torno da foz do rio Amazonas.

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 do Comando da Marinha, 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 legais<sup>17</sup>.

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 pelo 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**

Os dois exemplos que concluem a seção 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, sem esquecer 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.

O Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040) é um documento de alto nível que integra os fatores condicionantes de normas legais existentes no nível político por meio do qual a Marinha do Brasil transmite às sociedades brasileira e internacional como ela pretende contribuir para a segurança e a defesa dos interesses nacionais. Tem como essência a necessidade de atualização constante em decorrência da dinâmica dos eventos que compõem os cenários locais, regionais e internacionais onde são identificadas as oportunidades e as ameaças do ambiente que impactam o País.

---

<sup>17</sup> Na condição de Autoridade Marítima, o Comandante da Marinha é “o representante legal do país, 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, aos representantes da Autoridade Marítima, quais sejam: I- Representantes da Autoridade Marítima para a Segurança da Navegação e o Meio Ambiente; II- Representante da Autoridade Marítima para a Marinha Mercante; III- Representantes da Autoridade Marítima para a Segurança do Tráfego Aquaviário; IV- Representantes da Autoridade Marítima para o Socorro e Salvamento; V- Representantes da Autoridade Marítima para o Meio Ambiente; VI- Representantes da Autoridade Marítima para Organismos Internacionais, Investigação Científica Marinha e Bens Submersos; e VII- Representante da Autoridade Marítima para a Antártica e os Recursos do Mar”. (Ver mais em: <<https://www.marinha.mil.br/cprs/autoridademaritima>>; lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, regulamentada pelo decreto nº 5.129, de 2004. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L9537.HTM](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9537.HTM)>; Lei Complementar nº 97, de 09/06/1999 – disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leicom/1999/leicomplementar-97-9-junho-1999-377583-norma-actualizada-pl.pdf>>; e Portaria nº 156/MB, do Comandante da Marinha, de 3 de junho de 2004 - que estabelece a Estrutura da Autoridade Marítima e delega competências aos Titulares dos Órgãos de Direção Geral, de Direção Setorial e de outras Organizações Militares da Marinha, para o exercício das atividades especificadas.

As velhas e novas ameaças são listadas e conceituadas no capítulo II do PEM 2040, que mostra uma visão bem clara de que o Brasil está sujeito a desafios, tensões e instabilidades provocadas por atores estatais e não estatais. O mito interno de um pacifismo unilateral baseado na impressão de que o Brasil não possui inimigos apenas mostra desconhecimento. A incerteza da conjuntura contemporânea é constantemente aumentada por fatos de elevado grau de instabilidade que levam à insegurança.

O propósito deste texto não é aprofundar o assunto, mas apenas deixar duas importantes questões para análise:

- Em primeiro lugar, quem realiza a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (pesca INN) com caráter predatório e um custo mundial da ordem de 23 bilhões de dólares? Além de causar prejuízo a países pobres, afetando-os econômica e socialmente, a pesca INN também produz degradação e danos à biodiversidade marinha. Hoje, a ONU procura atuar internacionalmente para deter uma grande gama de atividades ilícitas desse tipo de pesca.
- Outra questão é o crime ambiental que ocorreu na costa do Brasil em 2019: quem foi o causador? Há poluidor, mas sem identificação não existe um responsável para pagar pelos danos. Como exercício de análise, fica a pergunta: poderia ter sido um navio arvorando uma bandeira de conveniência, mas tendo como armador uma empresa com sede em país desenvolvido, como um daqueles que mantêm um discurso sobre a defesa do meio ambiente no cenário internacional? Quais países foram solidários com o Brasil no momento do crime ambiental?

A Amazônia Azul<sup>®</sup>, 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 busca capacitar-se na formação de uma Força Naval moderna e compatível com a segurança desses espaços, contribuindo para a consecução dos objetivos político-estratégicos nacionais. Isso demanda o apoio do povo brasileiro aos seus programas estratégicos. Faz-se necessário, então, apresentá-los aqui de forma sucinta. Esse é o ponto de partida para entender o Poder Naval dentro do Poder Marítimo. Em síntese, a Segurança no Mar proveniente da Defesa Nacional.

Os programas estratégicos da MB são os seguintes:

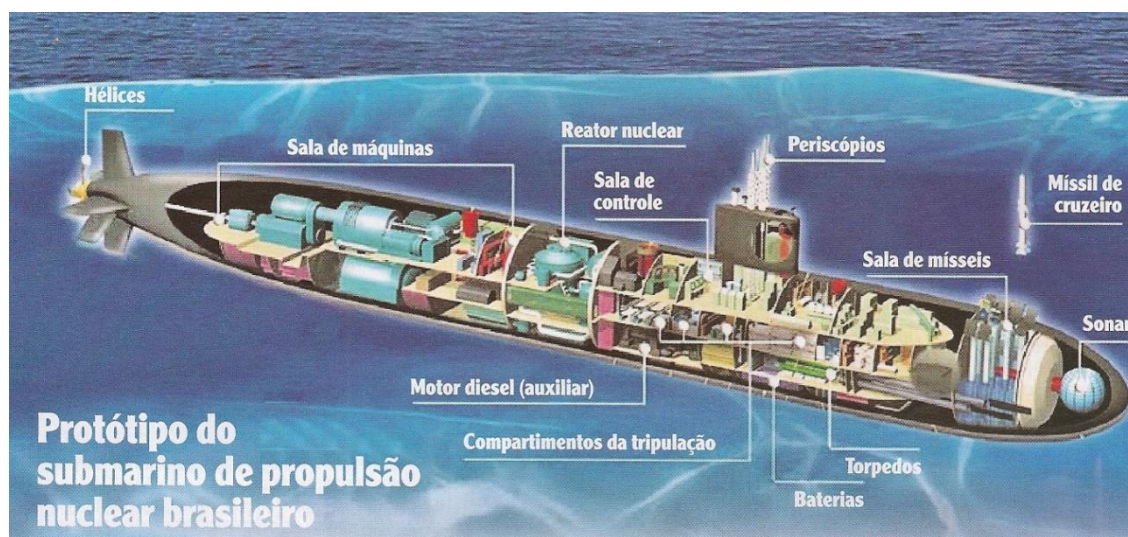
- Pessoal – Nosso Maior Patrimônio;
- Programa Nuclear da Marinha;
- Construção do Núcleo do Poder Naval;
- Obtenção de Capacidade Operacional Plena;
- Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz);
- Ampliação da Capacidade de Apoio Logístico para os Meios Operativos; e

- Mentalidade Marítima.

Além dos programas estratégicos específicos da Marinha, cabe mencionar a destacada participação da Força Naval em outro importante projeto estratégico de interesse nacional: o Programa Antártico Brasileiro (Proantar), nascido ao início dos anos 1980, graças ao incansável esforço do Almirante Maximiano da Fonseca, quando Ministro da Marinha<sup>18</sup>.

No contexto do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), insere-se a construção de um submarino convencional com propulsão nuclear brasileiro (SN-BR, conforme Figura 1), no âmbito de uma parceria estratégica entre os governos do Brasil e da França, que também inclui a construção de quatro submarinos convencionais (da classe francesa *Scorpène*) denominados S-BR (Submarino Brasileiro).

O Prosub possibilitou a construção de uma infraestrutura industrial e de apoio à operação dos submarinos – englobando estaleiros, Base Naval de Submarinos e unidade de fabricação de estruturas metálicas – 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. Cabe ressaltar, no entanto, que a cooperação estratégica e a transferência de tecnologia não abarcam a área nuclear, que tem sido desenvolvida de forma autóctone pelo esforço de abnegados brasileiros.



**Figura 1: Representação do futuro submarino de propulsão nuclear a ser construído no País.**

**Fonte: Revista do Clube Naval, nº 354.**

Em setembro de 2021, foi anunciado um acordo estratégico e de cooperação técnica entre os EUA, o Reino Unido e a Austrália que contempla realizar na marinha australiana o desenvolvimento de submarinos com propulsão nuclear. Resta saber se as disputas geopolíticas que envolvem o mar do Sul da China influenciarão a consecução do SN-BR.

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, em futuro próximo, patrulhará as AJB e as demais áreas marítimas de interesse vital e estratégico para o Brasil (RMB, 2018). Em que pesem as dificuldades ocasionadas em todo o sistema produtivo

<sup>18</sup> Detalhes sobre o Proantar podem ser encontrados no capítulo XV.

devido à pandemia, estima-se a entrega ao setor operativo do Riachuelo ainda em 2021, realizando os testes finais de aceitação e o lançamento ao mar do Tonelero. Prevê-se o lançamento do Angostura em 2022.

Um desafio tão complexo, na verdade, está diretamente vinculado a outras atividades. O Programa Nuclear da Marinha (PNM) tem como marco inicial a década de 1970, desde então com o objetivo final de permitir a construção do primeiro submarino com propulsão nuclear brasileiro. O PNM possui duas etapas bem definidas. A primeira buscou o desenvolvimento do ciclo do combustível nuclear, que hoje permite ao Brasil um domínio pleno em uma área controlada por um número restrito de países. A segunda etapa leva à construção de um reator nuclear para a propulsão naval, que irá constituir o Laboratório de Geração Núcleo-Elétrica (Labgene), localizado no município de Iperó (SP), na área do Centro Experimental de Aramar.

Em 2008, foi criado o Comitê de Desenvolvimento do Programa Nuclear Brasileiro (PNB), cuja atribuição principal é fixar diretrizes e metas e supervisionar a execução do PNB. Com tal iniciativa, foi possível integrar o PNM ao PNB. As etapas de construção, montagem, integração, lançamento, operação e manutenção dos novos meios submarinos no Complexo de Itaguaí (RJ) são a razão de ser do Prosub. A condução de todas as atividades de projeto, nacionalização e construção é efetuada pela Coordenadoria-Geral do Programa de Desenvolvimento de Submarino com Propulsão Nuclear (Cogesn), subordinada à Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM).

Faz-se mister esclarecer que o Prosub é um dos programas que compõem o Programa Estratégico de Construção do Núcleo do Poder Naval, ao qual estão vinculados, ainda, vários programas e subprogramas relacionados à obtenção de meios, entre os quais se destacam o Programa de Obtenção das Fragatas Classe Tamandaré (PCT), o Programa de Obtenção de Meios Hidroceanográficos (Prohidro) e os subprogramas relacionados à manutenção e à consolidação do poder de combate do CFN – o ProAdSumus.

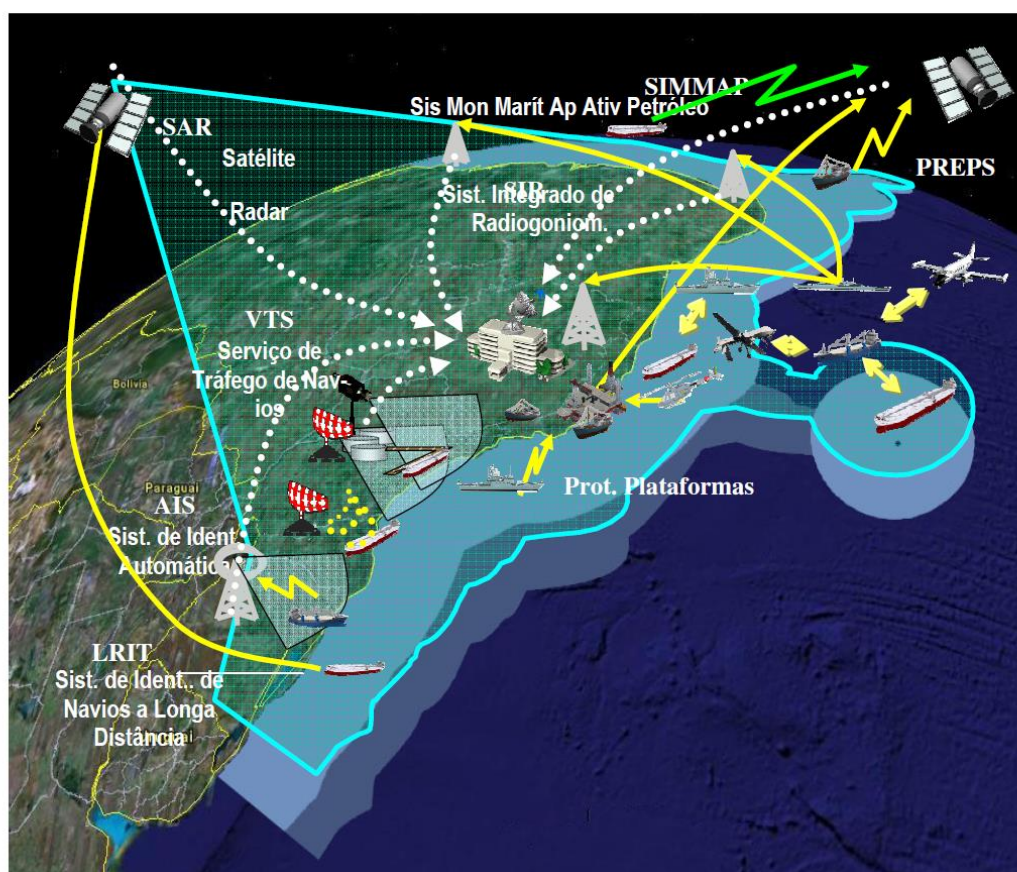
O desafio de desenvolver um conhecimento sensível e de quase impossível obtenção no mercado internacional é um vetor inigualável para dar direção e intensidade a uma vontade política de um país, de ser reconhecido de modo qualitativo no cenário internacional dentro de padrões de convivência saudáveis 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 projetos e 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), vinculada ao MD por meio do Comando da Marinha do Brasil. A Amazul 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 em 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.



Apesar de não constituir o objetivo deste capítulo o detalhamento dos demais programas estratégicos propostos pela MB, os exemplos do PNM e do Prosub são significativos como amostras da interligação direta e indireta proporcionada por todos eles como uma força motriz na busca da independência tecnológica do Brasil. Por essa razão, ainda é conveniente apresentar, de modo sintético, dois outros programas estratégicos: o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SIsGAAz) e a obtenção das Fragatas Classe Tamandaré.

Quando estiver operacional, o SIsGAAz terá como objetivo permitir monitorar e proteger as AJB. Sabe-se 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 Amazônia Azul<sup>®</sup>. O projeto SIsGAAz (Figura 2) é um exemplo da estrutura dual, civil e militar, para permitir a presença do Estado brasileiro na segurança e na defesa de interesses vitais e estratégicos. Sua execução possui um vínculo direto com a Base Industrial de Defesa (BID) nacional, mas também existem outros pontos relevantes que não se restringem à defesa da Amazônia Azul<sup>®</sup>. As questões ambientais e os desafios dos efeitos da mudança climática requerem inovações científicas e de natureza diplomáticas, uma vez que são temas de interesse de toda a sociedade brasileira na fronteira marítima ainda em definição.



**Figura 2: Subsistemas do SIsGAAz.**  
Fonte: RMB, 2016.

A monitoração e a proteção desse espaço demandam uma extensa rede de sensores terrestres, marítimos e espaciais, além de centros de controle e vigilância aérea e ambiental. 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 a defesa, desde o tempo de paz, dos interesses nacionais.

Ademais, o SisGAAz busca integração e conexão com outros sistemas, como, por exemplo, com as redes da Polícia Federal, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, da Receita Federal, da Petrobrás, entre outros órgãos e empresas capacitadas a compartilhar e analisar dados e informações indispensáveis à proteção da Amazônia Azul. Sua implementação reduzirá custos de operações de vigilância e patrulha, bem como outras atividades que envolvam deslocamentos de pessoal e, principalmente, a salvaguarda da vida humana no mar. Essa capacitação buscada contribuirá para que crimes ambientais, como o ocorrido recentemente no litoral do nordeste brasileiro (2019), sejam mitigados com ações de pronta-resposta, inteligência e dissuasão.<sup>19</sup>

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, desde 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, incrementada pelas consequências da pandemia que ainda permanecem. A crise fez com que os orçamentos da MB sofressem grandes impactos, obrigando-a a uma revisão de todos os seus programas 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 a de adotar a priorização de áreas marítimas específicas. Nesse caso, estão sendo 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 de São Paulo na Amazônia Azul®. O sistema evoluirá de acordo com as capacidades funcionais e materiais obtidas, prioridades e disponibilidade de recursos.

Nem só nuvens tempestuosas estão no horizonte mais longínquo. Em 2018, uma nova possibilidade começou a se concretizar por intermédio de um novo modelo de negócio que permite que a Empresa de Gerenciamento de Projetos Navais (Emgepron) participe de forma direta no processo de obtenção dos meios da MB. A primeira atividade já está se desenvolvendo com o Programa de Fragatas Tamandaré, que possibilitará a renovação de meios da Esquadra com sistemas de alta complexidade tecnológica a serem construídos no Brasil. A previsão de prontificação é entre 2025 e 2028.

Em março de 2019, foi selecionada a proposta do consórcio Águas Azuis, formado pelas empresas Thyssenkrupp Marine Systems, Embraer Defesa & Segurança e Atech, como a melhor oferta do processo licitatório. A construção está sendo integralmente realizada no estaleiro da Thyssenkrupp em Itajaí, Santa Catarina, o que vem garantindo ao país transferência de tecnologia e alta qualificação de mão de obra. Esse fato é relevante, ainda, para a continuidade e a consecução

---

<sup>19</sup> Ver mais em: <<https://www.marinha.mil.br/sisgaaaz-protacao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileira>> e <<https://www.marinha.mil.br/combate-ao-oleo>>. Acesso em: 8 out. 2021.

de futuros projetos estratégicos de defesa<sup>20</sup>. Atualmente, mesmo na fase inicial do programa, já foram gerados cerca de dois mil empregos diretos na região, além da capacidade de geração de seis mil empregos indiretos<sup>21</sup>.

A Emgepron está sendo capitalizada desde dezembro de 2018 com recursos que estão permitindo a obtenção das fragatas classe Tamandaré e o processo de substituição do Navio de Apoio Oceanográfico (NApOc) Ary Rongel para a continuidade do apoio ao Proantar.

Ainda sobre o Proantar, o Estaleiro Jurong Aracruz venceu a concorrência licitatória<sup>22</sup> e construirá, no município de Aracruz, no Espírito Santo, o Navio de Apoio Antártico (NApAnt). Essa empreitada gerará 600 empregos diretos e aproximadamente seis mil indiretos. Em janeiro de 2020, foi inaugurada a Nova Estação Antártica Brasileira, construída por meio de financiamento chinês e por empresa técnica da China.

Pode-se perceber, assim, que as características do Poder Naval (mobilidade, permanência, versatilidade e flexibilidade) não podem deixar de estar presentes em nossa rota para atingir os objetivos futuros.

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

A geopolítica e a oceanopolítica, vistas como 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 se adaptam às novas formas de cumprir as tarefas básicas do Poder Naval.

Fica no ar a reflexão que nos deixou Tony Judt, falecido 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

---

<sup>20</sup> Ver mais em: <<https://aguasazuis.com.br/2020/05/03/thyssenkrupp-embraer-e-atech-assinam-o-contrato-de-construcao-dos-navios-classe-tamandare-da-marinha-do-brasil/>>. Acesso em: 8 out. 2021.

<sup>21</sup> Ver mais em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2021/04/29/ministro-da-defesa-reclama-de-falta-de-recursos-e-diz-que-nao-ha-politizacao-nas-forcas-armadas>>. Acesso em: 8 out. 2021.

<sup>22</sup> Ver mais em: <<https://tribunaonline.com.br/construcao-de-navio-da-marinha-no-estado-vai-ter-6-600-empregos>>. Acesso em: 8 out. 2021.

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 instável, incerto e inseguro (cenário dos “três Is”) que caracteriza o século XXI. Os desafios estão diante da humanidade e não há previsões seguras sobre seus desfechos. Não será isso – as crises na Síria, no Afeganistão, no Iraque, na China e no 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, foi rejeitado algumas vezes no Parlamento. O plebiscito foi a favor da saída. Os fatos de hoje mostram o impacto e a insegurança da ação executada. Os desafios entre a China e os EUA ampliam-se nos campos políticos e econômicos, deixando incertezas cada vez maiores quando são observadas as evoluções e as transformações no aspecto militar.

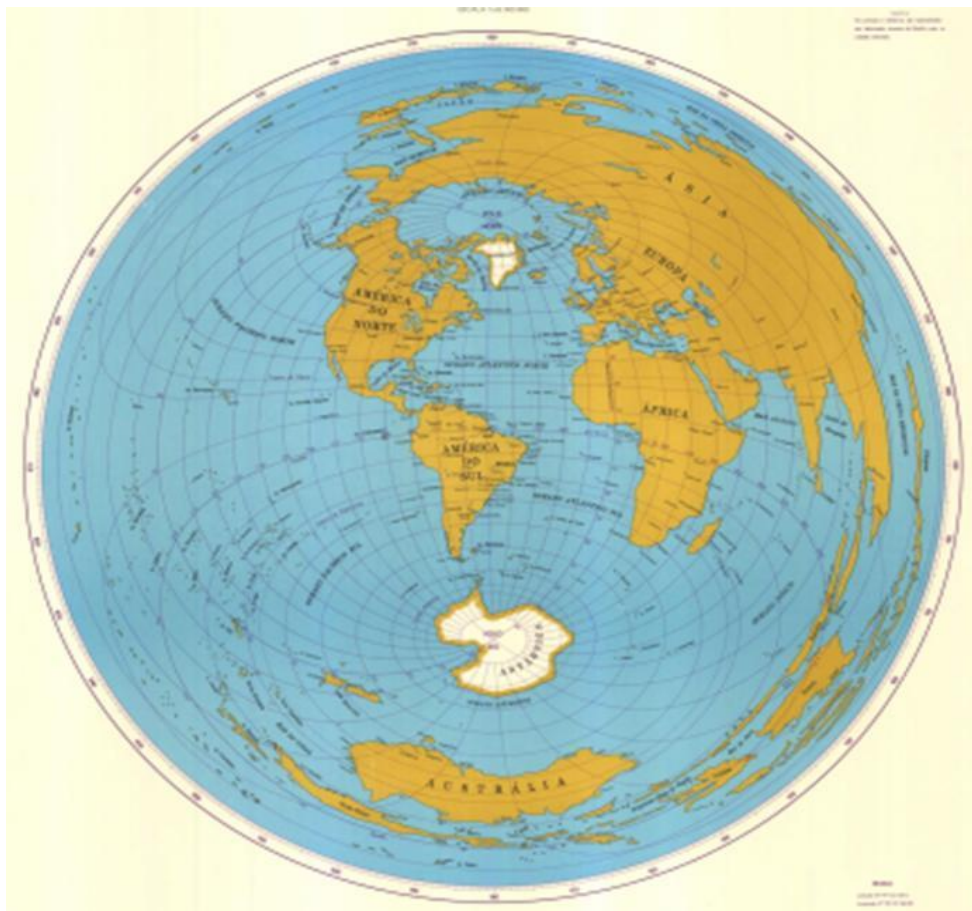
No início deste capítulo, o leitor foi convidado a iniciar uma viagem. Foi trazido até este ponto do périplo com a difusão de vários conceitos sobre o uso do mar. A sequência dos próximos capítulos deste livro conduzirá a entendimentos mais aprofundados que permitirão ampliar as demandas de segurança 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. A Figura 3, a seguir<sup>23</sup>, é um alerta de que a geografia do planeta Terra obriga a sociedade brasileira a estar permanentemente conectada ao mar, o último espaço a ser conhecido e a ter fronteiras definidas.

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.

---

<sup>23</sup> Essa figura possui um significado geopolítico profundo que, se bem interpretado, deixa claro que as principais ameaças (e oportunidades) virão do mar (Nota do Revisor).



**Figura 3: Mapa-Múndi com centro em Brasília-DF.  
Fonte: Diretoria de Hidrografia e Navegação, Marinha do Brasil –  
1960.**

## 9. 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, especialmente na área nuclear<sup>24</sup>, em parceria com as comunidades acadêmica e industrial para enfrentar os desafios ambientais, sociais e de governança<sup>25</sup> do mundo globalizado, em especial no campo do Poder Marítimo.

<sup>24</sup> A COP 26 (2021) foi expressamente favorável ao uso da energia nuclear para enfrentar os desafios do clima e do meio ambiente (Nota do Revisor).

<sup>25</sup> Tal sugestão busca explorar o tema ESG (ambiental, social e governança – sigla em inglês). (Nota do Revisor)

- **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 alimentar energética e militar, com ênfase em propulsão nuclear.
- **PROMOVER** programas efetivos de médio e longo prazo para a existência de meios que garantem a segurança e a defesa da Amazônia Azul<sup>®</sup>.
- **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.A. 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, ano 66, nº 93, p. 25-35, 2006. Disponível em: <<http://www.ighmb.org.br/PDFS/REV93-2006.pdf>>. Acesso em: 31 mar. 2022.
2. \_\_\_\_\_. **Os Gigantes da Estratégia Naval**. Curitiba: Editora Prismas, 2015.
3. \_\_\_\_\_.; VIDIGAL, A.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, R. **Cartas de Inglaterra**. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1896.
6. BOOT, M. **War Made New: Technology, Warfare, and the Course of History – 1500 to today**. Nova York: Gotham Books, 2006. BRASIL. Estado-Maior da Armada. **Doutrina Básica da Marinha**, 2014.
7. \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **Doutrina Militar Naval**, 2017.
8. \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **Plano Estratégico da Marinha (PEM-2040)**, 2020.
9. \_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa**, 2012a.
10. \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **Livro Branco de Defesa**, 2012b.
11. \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **Política de Defesa Nacional**, 2005.
12. \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **Política Nacional de Defesa**, 2012c.
13. \_\_\_\_\_. Ministério da Marinha. Serviço de Documentação da Marinha. **Relatório do ano de 1929**, Almirante Pinto da Luz.
14. BUENO, E. **Náufragos, Traficantes e Degredados**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2006.
15. CAMINHA, M. H. **História Administrativa do Brasil – 15. Organização e administração do Ministério da Marinha no Império**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.
16. CERVO, A. L. **Relações Internacionais da América Latina: de 1930 aos nossos dias**. São Paulo: Saraiva, 2013.
17. COUTAU-BÉGARIE, H. **Tratado de Estratégia**. 5. ed. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2010a.
18. \_\_\_\_\_. **Le Meilleur des Ambassadeurs: Théorie et Pratique de la Diplomatie Navale**. Paris, Economica, 2010b.
19. CROWLEY, R. **Conquerors: How Portugal Seized the Indian Ocean and Forged the First Global Empire**. Faber & Faber, 2016.

20. DIAMOND, J. **Colapso – como as sociedades escolhem o fracasso ou o sucesso**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2006.
21. DIÉGUES, F. M. F. **A Revolução Brasileira: o projeto político e a estratégia da Independência**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.
22. DIPLOMATIE. *Affaire Stratégique et Relations Internationales*. Paris, Août-Septembre 2012. Les Grands Dossiers n° 10. Géopolitique des mers et des océans.
23. DRUCKER, P. F. **Managing in the next society**, New York: St. Martins Press, 2002.
24. FLINT, C. **Introduction to Geopolitics**. New York: Routledge, 2006.
25. FRIEDMAN, N. **Seapower as Strategy: navies and national interests**. Annapolis, Md, Naval Institute Press, 2001.
26. FUKUYAMA, F. *The end of history and the last man*. Simon and Schuster, 2006.
27. GARCÊS, A. P.; MARTINS, G. O. (Ed.). **Os grandes mestres da estratégia: estudos sobre o poder da guerra e da paz**. Lisboa: Almedina, 2009.
28. GASCOIGNE, B. **A Brief History of the Dynasties of China**. London: Constable & Robinson, LTD, 2003.
29. GOYOS Jr., D. N. A Alca e a nova face do imperialismo. **Gazeta mercantile**, 10 abr. 1997.
30. GRAY, C. S. **Another Bloody Century: Future Warfare**. Londres: Weidenfeld & Nicholson, 2005.
31. HENROTIN, J. **Les fondaments de la stratégie navale au XXIe Siècle**. Paris: Economica, Institute de Stratégie Comparée, 2011.
32. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **E-navigation**. (2014) Disponível em: <<https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/eNavigation.aspx>>. Acesso em: 30 mar. 2022.
33. JUDT, T. **O Mal ronda a Terra – um tratado sobre as insatisfações do presente**. São Paulo: Objetiva, 2011.
34. KAPLAN, R. **The Revenge of Geography: what the map tells us about coming conflicts and the battle against fate**. New York: Random House, 2012.
35. KEELEY, L. H. **A guerra antes da Civilização: o mito do bom selvagem (War Before Civilization, 1996, Oxford University Press)**. Tradução de Fábio Faria. São Paulo: Realizações Editora, Livraria e Distribuidora Ltda., 2011.
36. LAMBERT, A. Nelson y el liderazgo: La búsqueda de lo sublime. In: **El liderazgo estratégico: una aproximación interdisciplinar**. Madrid: Ministerio de Defensa, 2018. p. 115-130.
37. LANDES, D. S. **A riqueza e a pobreza das Nações: por que algumas são tão ricas e outras tão pobres**. 3. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1998.
38. LIANG, Q. ; XIANGSUI, W. **La Guerre hors limites**. Paris: Bibliothèque Rivages, 2003.



39. MAHAN, A. T. **The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783.** (First published in 1890). Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
40. MARRONI, E. V.; 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, v. 24, n. 1, jan/abril 2018, pp. 68-95.
41. NATIONAL OCEANIC AND ATMOSPHERIC ADMINISTRATION (NOAA). **How much oxygen comes from the ocean?** Feb. 2021. National Ocean Service website. Disponível em: <<https://oceanservice.noaa.gov/facts/ocean-oxygen.html>>. Acesso em: 31 mar. 2022.
42. ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO (OCDE). **The Ocean Economy in 2030.** Paris: OECD Publishing, 2016. Disponível em: <<https://www.oecd.org/environment/the-ocean-economy-in-2030-9789264251724-en.htm>>. Acesso em: 31 mar. 2022.
43. RENOUVIN, P.; DUROSELLE, J. B. **Introdução à História das Relações Internacionais.** São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1967.
44. REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA (RMB). v. 136, n. 04/06, abr./jun. 2016. Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/ipqm/sites/www.marinha.mil.br/ipqm/files/publicacoes/ArtigoRMB2016.pdf>>. Acesso em: 19 mar. 2019.
45. \_\_\_\_\_. v.138, nº 10/12, out./dez. 2018. Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <[http://www.revistamaritima.com.br/sites/default/files/rmb\\_4t-2018\\_completa.pdf](http://www.revistamaritima.com.br/sites/default/files/rmb_4t-2018_completa.pdf)>. Acesso em: 4 abr. 2022.
46. ROYER, P. **Géopolitique des mers et des océans: Qui tient la mer tient le monde.** 2. ed. Paris: Presses Universitaires de France, 2014.
47. STEVENS, W. O.; WESTCOTT, A. **História do Poderio Marítimo.** 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.
48. TILL, G. **Seapower: a guide for the Twenty-First Century.** 4<sup>th</sup> ed. London: Frank Cass Publishers, 2018.
49. VIDIGAL, A. A. F. **A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro.** Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 1983.
50. \_\_\_\_\_. **A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro: Meados da Década de 70 até os dias atuais.** Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002.
51. \_\_\_\_\_. Uma estratégia naval para o século XXI. **Revista Marítima Brasileira,** 117 (7/9), jul./set. 1997, p. 87-120.
52. 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. **Dissertação** (Mestrado em Estudos Estratégicos da Defesa e da Segurança) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Estudos Estratégicos, 2017. 366 p.

53. WEDIN, L.; MOTTE, M. **Maritime Strategies for the 21st Century**: the contribution by Admiral Castex. Paris: Nuvis, 2016.