

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG WAGNER GUEDES ABRANTES

**A GEOPOLÍTICA DA AMÉRICA DO SUL:
A crise de Essequibo e possíveis implicações para a Marinha do
Brasil**

Rio de Janeiro
2025

CMG WAGNER GUEDES ABRANTES

**A GEOPOLÍTICA DA AMÉRICA DO SUL:
A crise de Essequibo e possíveis implicações para a Marinha do
Brasil**

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

Orientador: CMG (RM1) Alexandre Tito dos Santos Xavier

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2025

DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

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

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

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

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

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço ao bom Deus, que tem proporcionado a Sua graça a cada instante da minha vida, me sustentando em cada passo nesta caminhada e dando forças e motivação para superar todas as barreiras. A Ele toda honra, toda glória e todo o louvor!

Agradeço a minha amada esposa Rosane, por todo o carinho, suporte e cuidado e, especialmente, por carregar, em ventre, a nossa joia mais preciosa. Seja bem-vinda Hannah.

Aos meus pais, o meu eterno agradecimento por todo o amor e formação!

Às minhas irmãs, meu obrigado por toda a força dada, apesar da distancia.

Aos amigos, agradeço por toda a jornada de aprendizado mútuo, camaradagem e suporte.

Ao meu orientador, CMG(RM1) Alexandre Tito dos Santos Xavier, agradeço por todas as orientações passadas, sempre muito bem balizadas e motivadoras, transmitidas sempre de forma assertiva e cortês.

RESUMO

No presente estudo analisa-se, sob um olhar estratégico, histórico e prospectivo, os desafios e oportunidades em torno da segurança marítima e defesa naval brasileira na porção setentrional da Amazônia Azul, com enfoque da Região Norte. Partindo da contextualização da crise territorial entre Venezuela e Guiana, especialmente pela contenda do Essequibo e seus reflexos no Atlântico equatorial, a investigação destacou os recursos estratégicos, infraestruturas críticas e corredores logísticos em crescente relevância situados na margem norte do território marítimo nacional. Seguem-se, então, marcos doutrinários, legais e institucionais que norteiam a atuação da Marinha do Brasil (MB), de modo particularizado, as especificidades operacionais da área do Comando do 4º Distrito Naval. Aplicando-se princípios do método de elaboração de cenários estruturados de Grumbach, no trabalho consideraram-se simulações de hipóteses de crise e conflitos, avaliação de lacunas de capacidades instaladas e sugestão de diretrizes para reforço da presença naval na área. As conclusões denotam a necessidade de investimento e emprego de meios de maior porte e autonomia, robustecimento da infraestrutura logística avançada, sistemas integrados de monitoramento, doutrina para defesa de ativos críticos e cooperação com as marinhas amigas. A atuação da Marinha do Brasil na Região Norte, então, se coloca como integrante da soberania, segurança energética e projeção brasileira, incumbindo ações de longo prazo, continuadas e em conformidade com o ambiente estratégico circundante.

Palavras-chave: Amazônia Azul. Defesa Marítima. Marinha do Brasil. Essequibo. Margem Equatorial.

ABSTRACT

This study analyzes, from a strategic, historical, and prospective perspective, the challenges and opportunities surrounding Brazilian maritime security and naval defense in the northern portion of the Blue Amazon, with a focus on the North Region. Based on the context of the territorial crisis between Venezuela and Guyana, particularly the Essequibo dispute and its repercussions in the equatorial Atlantic, the investigation highlighted the strategic resources, critical infrastructure, and increasingly important logistical corridors located on the northern margin of the Brazilian maritime territory. It then examines the doctrinal, legal, and institutional frameworks that guide the Brazilian Navy's operations, specifically addressing the operational specificities of the 4th Naval District Command area. Employing principles of the structured scenario development method, the study considered simulations of crisis and conflict hypotheses, assessment of installed capability gaps, and suggested guidelines for strengthening the naval presence in the area. The conclusions highlight the need for investment and deployment of larger, more autonomous assets, strengthening of advanced logistics infrastructure, integrated monitoring systems, doctrine for the defense of critical assets, and cooperation with friendly navies. The Brazilian Navy's operations in the Northern Region, therefore, are integral to Brazilian sovereignty, energy security, and projection, requiring long-term, ongoing actions in accordance with the surrounding strategic environment.

Keywords: Blue Amazon. Maritime Defense. Brazilian Navy. Essequibo. Equatorial Margin.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Região de Essequibo – Disputa entre Venezuela e Guiana	105
Figura 2 – Bacias da Margem Equatorial Brasileira.....	105
Figura 3 – Área de jurisdição do Com4ºDN.....	106
Figura 4 – Espaço geográfico das Possibilidades de Atuação (PAs).....	106

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACSA	– <i>Acquisition and Cross–Servicing Agreement</i>
AED	– Ações Estratégicas de Defesa
AIS	– <i>Automatic Identification System</i>
AMB	– Autoridade Marítima Brasileira
ANA	– Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico
ANP	– Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
ANTAQ	– Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT	– Agência Nacional de Transportes Terrestres
BID	– Base Industrial de Defesa
BRI	– <i>Belt and Road Initiative</i>
C4ISR	– <i>Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance</i>
CAPN	– Campos de Atuação do Poder Naval
CBERS	– <i>China–Brazil Earth Resources Satellite</i>
CDP	– Companhia Docas do Pará
CENSIPAM	– Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia
CFRB	– Constituição Federal da República do Brasil
CFN	– Corpo de Fuzileiros Navais
CIJ	– Corte Internacional de Justiça
CIRM	– Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CLPC	– Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM	– Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
Com4ºDN	– Comando do 4º Distrito Naval
ComemCh	– Comando–em–Chefe da Esquadra
ComOpNav	– Comando de Operações Navais
CONSUG-MD	– Conselho Superior de Governança do Ministério da Defesa
CSNU	– Conselho de Segurança das Nações Unidas
DHN	– Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha

EBC	– Empresa Brasil de Comunicação
EB	– Exército Brasileiro
ED	– Estratégia de Defesa
ElmF	– Elemento de Força
EMA	– Estado–Maior da Armada
EF–151	– Estrada de Ferro Norte–Sul
EF–170	– Estrada de Ferro 170 (Ferrogrão)
EFC	– Estrada de Ferro Carajás
EGN	– Escola de Guerra Naval
EMAP	– Empresa Maranhense de Administração Portuária
END	– Estratégia Nacional de Defesa
EPL	– Empresa de Planejamento e Logística
FCT	– Fragata Classe Tamandaré
FDM	– Fundamentos Doutrinários da Marinha
FPSO	– <i>Floating Production, Storage and Offloading</i>
GLO	– Garantia da Lei e da Ordem
GPS	– <i>Global Positioning System</i>
GT	– Grupo–Tarefa
HMS	– <i>Her Majesty's Ship</i>
IBAMA	– Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	– Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBP	– Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás
ICPM	– Infraestruturas Críticas do Poder Marítimo
ID	– Implicações para a Segurança e Defesa
LBDN	– Livro Branco de Defesa Nacional
LCF	– Linha de Comunicação Fluvial
LCM	– Linha de Comunicação Marítima
LEPLAC	– Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
MAPA	– Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
MB	– Marinha do Brasil
MEB	– Margem Equatorial Brasileira

MN	– Milha Náutica
NPa	– Navio–Patrulha
NPaOc	– Navio–Patrulha Oceânico
OBE	– Objetivo Estratégico da Marinha
OND	– Objetivos Nacionais de Defesa
ONU	– Organização das Nações Unidas
OEA	– Organização dos Estados Americanos
PAs	– Possibilidades de Atuação
PC	– Plataforma Continental
PDVSA	– <i>Petróleos de Venezuela S.A.</i>
PEM	– Plano Estratégico da Marinha
PND	– Política Nacional de Defesa
PNL	– Plano Nacional de Logística
SECIRM	– Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
SGDC	– Satélite Geoestacionário de Defesa e Comunicações Estratégicas
SisGAAz	– Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
SMA	– Segurança Marítima
TBPN	– Tarefas Básicas do Poder Naval
TEU	– <i>Twenty-foot Equivalent Unit</i> (Unidade Equivalente a Vinte Pés)
UN	– <i>United Nations</i> (Nações Unidas)
USS	– <i>United States Ship</i>
WIC	– Companhia das Índias Ocidentais
ZEE	– Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS	– Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	12
2	ORIGENS DA CRISE DE ESSEQUIBO.....	17
2.1	GEOPOLÍTICA NA AMÉRICA DO SUL E TEORIA DE FRONTEIRAS.....	17
2.2	EVOLUÇÃO DE FRONTEIRAS ENTRE GUIANA E VENEZUELA.....	25
2.3	A DISPUTA POR ESSEQUIBO.....	28
2.4	ATORES EXTERNOS.....	30
3	PRINCIPAIS INTERESSES NA REGIÃO NORTE DO BRASIL.....	33
3.1	PRINCIPAIS ESTRUTURAS E ATIVIDADES QUE IMPACTAM NO TRÁFEGO DAS LCM/LCF	33
3.2	MARGEM EQUATORIAL BRASILEIRA.....	37
3.3	EXPANSÃO DA ZEE NA ÁREA NORTE.....	40
4	RESPONSABILIDADES E RECURSOS DA MB NA REGIÃO	43
4.1	FUNDAMENTAÇÃO LEGAL E RESPONSABILIDADES DA MB.....	44
4.2	RESPONSABILIDADES ATRIBUÍDAS À MB NA REGIÃO NORTE	58
5	CENÁRIOS DE CRISE NA REGIÃO DE ESSEQUIBO E IMPLICAÇÕES PARA O BRASIL.....	61
5.1	INTRODUÇÃO: MÉTODO, OBJETIVOS E RELEVÂNCIA ESTRATÉGICA	61
5.2	METODOLOGIA DE ANÁLISE PROSPECTIVA.....	62
5.3	CENÁRIOS PROSPECTIVOS E EVENTOS ESTRATÉGICOS.....	65
5.4	POSSIBILIDADES DE ATUAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL.....	68
5.5	ANÁLISE DE CAPACIDADES E LACUNAS OPERACIONAIS DA MB NA REGIÃO NORTE.....	80
5.6	RECOMENDAÇÕES DE CAPACIDADES PRIORITÁRIAS PARA A MB.....	84
6	CONCLUSÃO	88
	REFERÊNCIAS.....	92

APÊNDICES..... 106

1 INTRODUÇÃO

As relações e disputas de poder entre países têm influência na vida cotidiana das sociedades dos diversos lugares do planeta, direta ou indiretamente, de forma imediata ou de modo dilatado ao longo de algum tempo. A compreensão da dinâmica das relações entre países ajuda a reconhecer e entender eventos no globo, desde a questões de aumentos de valores de produtos até questões de segurança, políticas públicas e defesa nacional. Por isso, o incremento no interesse da sociedade em geopolítica deve ser sempre incentivado, pois, inevitavelmente, ela será impactada no seu dia a dia. Como definição de geopolítica, Mattos cita a do Instituto de Geopolítica de Munique:

A geopolítica é a ciência das relações da terra com os processos políticos. Baseia-se nos amplos fundamentos da geografia, especialmente da geografia política, que é a ciência do organismo político no espaço e, ao mesmo tempo, de sua estrutura. Ademais, a geopolítica proporciona os instrumentos para a ação política e diretrizes para a vida política em conjunto. Assim, a geopolítica se converte numa arte, arte de guiar apolítica prática. A geopolítica é a consciência prática do Estado (MATTOS, 2011, v. I, p. 88).

No século XXI, tem-se visto o acirramento de tensões e conflitos entre diversos países, a exemplo da guerra entre Ucrânia e Rússia, iniciada em 2022, com a invasão de território ucraniano por tropas russas, conforme Gateno (2024), bem como entre países e “organizações” ao redor do mundo, como o caso do conflito entre Israel e grupos terroristas como o Hamas, na faixa de Gaza, segundo Pinto (2024), e Hezbollah, na região Norte daquele país.

Na América do Sul observa-se a ocorrência de conflitos desde a sua colonização inicial por portugueses e espanhóis, passando por disputas territoriais entre estes e franceses, holandeses e ingleses. Conforme Pagliari (2009), após o período de independência dos Estados de seus colonizadores, no século XIX pôde-se observar várias guerras entre os novos Estados, motivados por disputas fronteiriças, sendo as principais a Guerra Cisplatina, entre 1825 e 1828, que envolveu Brasil e Argentina; a Guerra do Paraguai, entre 1864 e 1870, envolvendo Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai; e a Guerra do Pacífico, entre 1879 e 1883, envolvendo Chile e Peru/Bolívia. Já no século XX, pôde-se observar guerras mais curtas, também por disputas fronteiriças, tais como: Guerra do Chaco entre Bolívia e Paraguai (1932 a 1935); Guerra de Letícia, entre Peru e Colômbia (1932); Peru e

Equador, em três ocasiões: 1941, 1981 e 1995; e Guerra das Malvinas em 1982, envolvendo Argentina e Reino Unido.

Ainda conforme Pagliari (2009), permanecem ainda algumas possibilidades de conflitos interestatais entre países da América do Sul por questões fronteiriças, sendo os principais entre: Chile e Bolívia, pelo acesso ao mar; Colômbia e Venezuela, pelo Golfo de Maracaíbo; e entre Venezuela e Guiana, acerca da região de Essequibo.

Dos conflitos e tensões acima apresentados, observa-se a questão de definição de fronteiras como fator dominante. Segundo Mattos (2011, v. 1), pode-se afirmar que as fronteiras definem a distribuição de áreas políticas e refletem, na medida em que “espaço é poder”, as relações entre os Estados, sendo áreas críticas. Conforme Brunhes e Vallaux ([s.d.], *apud* Mattos, 2011, v.1, p 109), quando vivas estas fronteiras, estão submetidas à pressão do estado mais poderoso.

Nesse contexto, em 2015, segundo Portal G1 (2023), a descoberta de campos de petróleo de potencial relevante na margem equatorial sul-americana, nas costas da Guiana e do Suriname, reacendeu a tensão entre Venezuela e Guiana pela região de Essequibo, a qual é questionada pela Venezuela desde meados do século XIX. O tom de ameaças de anexação da região tem se elevado por parte do governo de Caracas nos últimos anos, chegando à comunicação de intenção de indicação unilateral de governador para a região. Tal disputa explícita que não há uma pacificação total a respeito das fronteiras entre Países da América do Sul e, no caso particular, entre Venezuela e Guiana, países que fazem fronteiras terrestres diretas com o Brasil.

Adicionalmente, além das tensões entre esses dois países, observa-se a aproximação de grandes potências internacionais aos atores em crise, como os Estados Unidos da América anunciando e realizando exercícios militares em território da Guiana, segundo Leite (2024), enquanto China, Rússia e Irã demonstram apoio ao governo venezuelano, conforme Bermúdez (2024), com interesses próprios na região.

Diante desse contexto, a Geopolítica na América do Sul permanece como tema de grande relevância no contexto regional e mundial, com possibilidades de desdobramentos de ordem militar entre países muito próximos às fronteiras terrestres e marítimas do Brasil, em particular nas proximidades da foz do Amazonas.

Esta região brasileira tem apresentado indicações de crescimento de volume de tráfego de embarcações de maior porte, com aumento das exportações de grãos e minérios por meio dos portos do Arco Norte, conforme apresentado no relatório de Vias Economicamente Navegáveis 2022 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ, 2023), em especial com as previsões de implantação da ferrovia “Ferrogrão”. Aliado a isso, as tentativas de implementação de exploração de petróleo na margem equatorial brasileira, nas proximidades do Amapá, poderá robustecer a indústria *offshore* na região. A consecução dessas previsões tende a incrementar o tráfego marítimo no entorno da Foz do Amazonas, o que leva a uma necessidade de melhor monitoramento, fiscalização e ação de presença na referida região do País, o que poderá demandar um maior esforço operacional da Marinha do Brasil (MB).

O Brasil rege suas relações internacionais de forma muito clara, conforme disposto na Constituição do País, dentre outros fundamentos, pelos princípios constitucionais da não intervenção, da defesa da paz e da solução pacífica dos conflitos. Porém, as motivações das partes envolvidas na referida crise e as suas reações às atitudes unilaterais tomadas, bem como a participação de atores estatais externos, podem levar ao agravamento da situação, chegando até um possível conflito em área fronteiriça ao Brasil.

A Política Nacional de Defesa (BRASIL, 2025a) articula-se com as demais políticas nacionais, com o propósito de integrar esforços do Estado brasileiro para consolidar o seu Poder Nacional, compreendido como a capacidade que tem a Nação para alcançar e manter os objetivos nacionais. Também, conforme essa mesma política,

A Defesa Nacional é indissociável do desenvolvimento do País, na medida em que depende das capacidades instaladas, ao mesmo tempo em que contribui para o aproveitamento e a manutenção das potencialidades nacionais e para o aprimoramento de todos os recursos de que dispõe o Estado brasileiro.(BRASIL, 2025a)

Pode-se verificar, conforme disposto na Estratégia Nacional de Defesa (BRASIL, 2025b), que a região Norte da América do Sul encontra-se dentro da área do entorno estratégico do Brasil, como áreas prioritárias de interesse Nacional, conjugando fatores importantes como: se encontrar na faixa de fronteira do País, dentro da Amazônia e no Atlântico Sul. Ainda na END (2025), destaca-se, como atribuições para a MB, duas áreas do litoral que merecem atenção especial, do

ponto de vista da Defesa: a faixa que vai de Santos a Vitória e a área em torno da bacia da foz do rio Amazonas.

Em virtude da destacada crescente importância da região Norte para o País, pode-se tornar necessária uma avaliação de reestruturação de uma adequada infraestrutura de apoio e meios para atender possíveis demandas, de forma prolongada, nessa região do Brasil.

Dessa forma, o objetivo geral desta pesquisa é verificar quais os possíveis desdobramentos necessários para incremento da presença militar naval brasileira, na região Norte do País, advindas de uma escalada de crise entre países vizinhos, como o caso de Essequibo.

Assim, diante das interações geopolíticas e demonstrações de escalada da crise na região de Essequibo, chega-se a seguinte questão de pesquisa para a tese: Em que medida a crise de Essequibo pode impactar na Marinha do Brasil, caso ocorra uma escalada da crise nessa região norte da América do Sul?

Para consecução deste trabalho, será realizada uma pesquisa bibliográfica documental referente ao fato gerador de crise entre os dois países, buscando-se analisar as situações reinantes nestes, passando pela legislação brasileira, como os documentos de alto nível do nosso setor de defesa, que indicam objetivos e ações estratégicas específicas para a região da Foz do Amazonas, bem como explorando-se as possíveis implicações para a MB, em termos de diagnósticos e prognósticos para a Força Naval.

Adicionalmente, durante o processo da pesquisa, buscar-se-á atingir os seguintes objetivos específicos, a fim de chegar ao atendimento do objetivo geral, separando-os por capítulos.

No Capítulo 2 descreveremos e analisaremos a crise de Essequibo, averiguando-se as situações de formação dos países e suas características; as características de Essequibo; quais os possíveis fatores que levaram à crise entre Guiana e Venezuela pela região, com levantamento de histórico de evolução de fronteiras, tratados ocorridos, atores regionais e atores externos, a partir do estudo de Mattos (2011) e Goslinga (1971), dentre outros trabalhos e artigos.

No Capítulo 3 identificaremos as atividades e recursos de interesse na região Norte do Brasil, em termos de Infraestruturas Críticas do Poder Marítimo (ICPM), em especial na região da Foz do rio Amazonas, destacando a margem equatorial brasileira (MEB) e a expansão da plataforma continental brasileira ao

Norte do País, a partir, dentre outros, de dados da ANTAQ (2024) e Petrobras ([s.d.]).

No Capítulo 4 serão identificadas as principais atribuições legais da MB, bem como os principais recursos da MB para a região, com foco especial no apoio a operações de meios navais de maior complexidade por períodos prolongados, utilizando como base, dentre outras, a Estratégia Nacional de Defesa (2025) e a Estratégia de Defesa Marítima (2023).

No Capítulo 5 serão apresentadas possíveis hipóteses de cenários da crise de Essequibo que demandem a presença de meios navais da MB de maior complexidade por períodos prolongados (fase prognóstica), tendo como referência o que foi estudado nos Capítulos 2, 3 e 4, apresentando propostas para a MB que garantam a permanência de meios navais da MB por períodos prolongados.

Por fim, no último capítulo tentaremos, à luz do que foi apresentado no desenvolvimento deste trabalho, responder a questão de pesquisa proposta.

2. ORIGENS DA CRISE DE ESSEQUIBO

Neste capítulo descrever-se-á, de forma resumida, o processo de ocupação da América do Sul, com ênfase na sua parte Norte, abordando-se as principais interações entre os povos conquistadores europeus nessa região, no intuito de se construir um entendimento das alegações de ambas as partes demandantes do território de Essequibo, de um lado a Venezuela, do outro a Guiana, conforme figura 1. Adicionalmente, buscar-se-á identificar as principais ações desenvolvidas pela Venezuela no século XXI, mais precisamente após 2015, bem como quais os atores externos que têm demonstrado apoio a cada um destes países.

2.1 Geopolítica na América do Sul e teoria de fronteiras

2.1.1 Fronteiras

Desde o início das descobertas territoriais, expansões de ocupações de áreas pelos povos e a evolução de organizações sociais, passando às instituições de Estados/Países, a definição de fronteiras foi sempre uma fonte de disputas e preocupações.

A vinculação inseparável do estado e território, ambos integrados no princípio fundamental da soberania, obriga o Estado a ter definidos no solo, no mar e no ar limites de sua área de poder. Daí vem a fronteira, a faixa de contorno do corpo estatal (MATTOS, 2011, v. 3, p.19).

Segundo Mattos (2011, v. 3), as fronteiras são sempre regiões geopoliticamente sensíveis: quando “vivas”¹, esta estabilidade é permanente; quando “mortas”², carregam uma sensibilidade potencial. Como tal, cumpre ao Estado, em benefício da paz e da harmonia internacional, permanecer vigilante para que esta sensibilidade natural não se transforme em tensão, pressão, antagonismo e conflito. A política de fronteiras começa pelos tratados internacionais que as definem, depois pela cartografia que as retrata em mapas, seguida pela demarcação que lhes dá expressão física no terreno. Mas tudo isso não basta; como se trata de regiões

¹ Fronteira “viva” – quando há confronto entre os interesses das populações vizinhas (BRUNHES; VALLAUX, 1910 apud MATTOS, 2011, p.41).

² Fronteira “morta” – onde não existe pressão política ou populacional, em regiões decadentes (BRUNHES; VALLAUX, 1910 apud MATTOS, 2011, p.41).

de interesses internacionais confinantes, cumpre vigiá-las, povoá-las e harmonizar estes interesses das populações vizinhas.

Segundo Mattos (2011, v. 3), o fenômeno histórico da evolução das fronteiras pode ser explicado por três fatores principais: convencionalidade; instabilidade; e mutabilidade. A respeito da convencionalidade, relata que obedece ao princípio de que só se traça uma fronteira havendo um acordo entre os Estados confinantes. Não havendo acordo, será uma linha provisória de litígio. Conforme Mattos (2011, v. 3), sobre essa matéria é comum citar-se a chamada lei de Sieger: “as fronteiras, mesmo as chamadas naturais, são resultado das convenções (bilaterais) ou de imposição (unilateral)”.

Dessa forma, podemos concluir que a questão de fronteiras entre Venezuela e Guiana pela região de Essequibo permanece em situação “viva”, de especial forma por parte de Caracas, que tem elevado a situação de tensão pelo domínio da região. Tal situação se estende desde o processo de independência venezuelana da Coroa Espanhola, que logo reivindicou a região, mas que se mantêm com diversos questionamentos e tratados, que são, periodicamente, ora aceitos, ora contestados pelos governos venezuelanos ao longo dos anos. Tais fatos passarão a ser mais bem detalhados no desenvolver deste capítulo. Para tentar trazer compreensão a respeito do processo de ocupação e evolução territorial na América do Sul, em especial na sua região Norte, buscar-se-á descrever os principais marcos e eventos ocorridos ao longo do tempo, a partir das ocupações pelos europeus, dando-se ênfase aos países que ocuparam essa região, não se abordando, de forma específica, a questão de colonização e evolução das fronteiras brasileiras.

2.1.2 A colonização espanhola na América

Segundo Mattos (2011, v. 3), a expansão marítima europeia a partir do século XV levou as potências ibéricas a buscarem novas terras além dos mares confinados ao Báltico, Norte e Mediterrâneo. Os exploradores procuravam incorporar as descobertas aos domínios de seus monarcas, enquanto os centros de poder como Lisboa, Madri e Gênova delimitavam, com recursos precários de cartografia, territórios ultramarinos por meio de linhas artificiais. A disputa territorial entre as coroas de Portugal e Espanha por vastos espaços ultramarinos foi inicialmente

balizada pela Bula Inter Coetera³ e, subsequentemente, ajustada pelo Tratado de Tordesilhas⁴. Esses acordos singulares estabeleceram fronteiras geodésicas por meio de meridianos, uma abordagem que divergia marcadamente dos critérios europeus tradicionais, pautados em limites naturais e características étnicas.

No cenário das explorações espanholas, segundo *National Geographic Portugal* (2021), Cristóvão Colombo empreendeu quatro notáveis viagens às Américas. A primeira delas, em 1492, levou-o a *San Salvador*, com passagens pelas Bahamas, Cuba e Haiti, onde fundou a fortaleza *La Navidad*. Entre 1493 e 1496, o navegador estabeleceu colônias em *La Española* e explorou novas ilhas. Em sua terceira incursão, como narra Flint (1999), Colombo aportou em *Trinidad*, adentrou o Golfo de Paria e, ao perceber a imponente força das águas fluviais, reconheceu que havia alcançado um novo continente, fincando sua bandeira no que hoje é a Venezuela. Esse movimento exploratório inicial, conforme detalhado por Eissa-Barroso (2016), foi o catalisador para a colonização do interior sul-americano. Essa expansão foi impulsionada por uma tríade de fatores: a incessante busca por riquezas, a urgente necessidade de ocupação territorial e, consequentemente, a delimitação de novas fronteiras, com a Venezuela emergindo como um dos marcos pioneiros desse vasto processo. Em paralelo, a organização política espanhola consolidava-se por meio da instauração dos Vice-Reinos da Nova Espanha, em 1532 e do Peru em 1542, entidades que rapidamente passaram a governar vastas extensões do continente. No século XVIII, a ascensão dos Bourbon impulsionou reformas administrativas que visavam fortalecer a arrecadação e a defesa colonial (AFANADOR-LLACH, 2023). Tais iniciativas, conforme pontua Eissa-Barroso (2016), culminaram na criação, em 1717, do Vice-Reino de Nova Granada, que integrava províncias como Santa Fé, Caracas e Quito, redefinindo assim a jurisdição regional.

O período da União Ibérica (1580–1640), ao unificar as coroas de Portugal e Espanha, trouxe uma flexibilização prática da linha de Tordesilhas. Esse contexto singular, como pontuado por Capistrano de Abreu (1998), abriu caminho para que os

³ Bula Inter Coetera – Do latim, “entre outros”, foi o documento assinado pelo Papa Alexandre VI, o qual estabeleceu uma linha imaginária a 100 léguas a oeste do Arquipélago do Cabo Verde, na África, outorgando assim que as terras localizadas a oeste do meridiano seriam espanholas e as que estivessem a leste, seriam portuguesas (SANTOS, 2017).

⁴ Tratado de Tordesilhas – estabeleceu uma linha imaginária a 370 léguas a oeste das ilhas de Cabo Verde. As terras a leste dessa linha seriam de domínio português, enquanto as terras a oeste pertenceriam à Espanha (TANZI, 1976).

portugueses avançassem profundamente sobre as áreas interiores da América do Sul, extrapolando os limites originalmente impostos pelo tratado. Com a subsequente Restauração da Coroa Portuguesa, tornou-se imperativo legitimar juridicamente essa nova e expandida ocupação territorial. Esse anseio culminou em 1750, conforme Sadurní (2024), no Tratado de Madri, um instrumento diplomático que consagrou o princípio do “uti possidetis”, que substituiu as demarcações abstratas por critérios geográficos concretos, como rios e cadeias montanhosas,

A partir dessa perspectiva histórica, compreende-se que a colonização espanhola nas Américas transcendeu uma mera ocupação formal definida por acordos como o de Tordesilhas. Na verdade, configurou-se como um processo dinâmico, marcado por expansões contínuas, complexos rearranjos políticos e o estabelecimento de estruturas de poder, como os Vice-Reinos, que visavam aprimorar a centralização administrativa e fiscal da Coroa. A fragilidade das demarcações territoriais ficou ainda mais evidente durante a União Ibérica, momento em que a presença lusa no interior do continente sul-americano desafiou os marcos previamente estabelecidos. O Tratado de Madri emergiu como uma resposta pragmática às realidades do terreno, conferindo respaldo jurídico àquilo que se verificava de fato.

Não obstante o predomínio ibérico, o cenário regional enfrentou constante tensão devido à presença e atuação de outras potências europeias. Franceses, britânicos e holandeses empreenderam esforços para se estabelecerem em áreas estratégicas do norte da América do Sul, transformando o território em um palco de disputas constantes. Esse panorama torna patente que o controle efetivo de vastas regiões não depende unicamente de tratados e delimitações formais, mas depende de uma presença concreta no local e uma organização institucional robusta. Esse complexo conjunto de movimentos será examinado a seguir, com um olhar atento à inserção das potências não ibéricas na região entre os séculos XV e XVIII.

2.1.3 A Presença Francesa na Região das Guianas

A inserção francesa no norte da América do Sul teve início de maneira intermitente com a expedição de Daniel de la Touche. Em 1604, conforme Bel (2015), sua chegada à baía do Oiapoque e à ilha de Cayenne inaugurou a visão da “França Equinocial”. Apesar do promissor potencial agrícola da região, a empreitada

sucumbiu a ataques indígenas e à disseminação de doenças, levando ao seu abandono. Conforme Popineau (2018), as tentativas de colonização posteriores continuaram a enfrentar a tenaz resistência local e diversas dificuldades internas, como ilustra a malograda iniciativa da Companhia de Rouen, fundada em 1633.

Conforme Popineau (2018), entre 1652 e 1654, uma nova expedição, liderada pela “*Compagnie du sieur Dolu pour l’Amérique*”, mobilizou cerca de 700 indivíduos. O grupo ergueu o forte de Cépérou e introduziu a escravidão africana na colônia. Contudo, a missão logo enfrentaria severas adversidades: carestia, epidemias e disputas internas culminaram em seu colapso. Em 1653, *Cayenne* foi abandonada, restando apenas 130 sobreviventes. Apesar do fracasso em se estabelecerem, os franceses deixaram registros valiosos, ao mesmo tempo em que expuseram a região a intensas disputas coloniais.

A retomada francesa de *Cayenne*, segundo Goslinga (1971) e Loker (1993), ocorrida em 1664 sob a égide da *Compagnie des Indes Occidentales*, insuflou um novo dinamismo ao projeto colonial. Nesse período, a instalação de engenhos e o uso intensivo de mão de obra escravizada se tornaram marcas da ocupação. Porém, conforme Goslinga (1971), a fragilidade da posse francesa era latente, levando, em 1667, ao saque da localidade pelos britânicos e, em 1676, aos holandeses a tomarem, embora Cayenne fosse prontamente reconquistada pelos franceses.

Conforme Pereira (2015), a situação geopolítica na Europa também traria implicações nas Guianas. Por ocasião das Guerras Napoleônicas, Portugal, com o apoio britânico, conquistou a Guiana Francesa em 1809. Essa ação inseria-se na política de guerra contra a França, desencadeada após a transferência da corte portuguesa para o Brasil. A colônia francesa permaneceu sob administração luso-brasileira até 1817, quando foi restituída à França, conforme os termos estabelecidos pelo Congresso de Viena.

Dessa forma, podemos observar que a trajetória da presença francesa na região das Guianas foi intrinsecamente marcada por tentativas intermitentes de colonização. Essas incursões foram permeadas por severos desafios logísticos, pela resistência persistente dos povos indígenas e por incessantes disputas com outras potências europeias. Desde as primeiras investidas do início do século XVII, como a expedição de Daniel de la Touche, até os esforços mais estruturados do período colbertino, os franceses enfrentaram adversidades climáticas, epidemias devastadoras e conflitos internos que inviabilizaram uma fixação permanente no

território. Além disto, suas iniciativas deixaram legados duradouros, como a estruturação de atividades econômicas e a produção de importantes registros históricos sobre a região. A constante alternância de controle de Cayenne, entre franceses, britânicos, holandeses e portugueses, espelhou o intenso embate geopolítico daquela porção do continente. A posse francesa foi finalmente consolidada após a restituição de território em 1817, atual Guiana Francesa.

2.1.4 A presença dos holandeses na região das Guianas

Segundo Goslinga (1971), os holandeses começaram a fazer incursões na Costa Selvagem⁵ nas décadas de 1570 e 1580. Os rios Orinoco e o delta do Amazonas foram originalmente explorados, além da região entre o Essequibo e o Rio Pomeroon naquela época. Entre 1581 e 1596, os esforços de estabelecimento da nova Middelburg e Forte Ter Hooge foram feitos para estabelecer assentamentos, mas sem sucesso em virtude de tomada pelos espanhóis. Em 1596, os fortes foram devastados por forças espanholas. O interesse holandês na área se intensificou a partir de 1598, com o incremento da presença de navios holandeses na região e o estabelecimento de comércio nos rios e costa próxima a Essequibo.

Em 1615, conforme Goslinga (1971), os holandeses retornaram com novos assentamentos em Caiene, Wiapoco e Amazonas, mas os colonos logo migraram para o Suriname. Na região de Essequibo, fundaram, em 1616, o Fort Kyk–Over–Al, que é considerado o primeiro assentamento estável na localidade, aproveitando ruínas de um antigo forte português. A partir da criação da Companhia das Índias Ocidentais (WIC), em 1621, a presença holandesa foi consolidada a partir de 1624 com a estruturação de colônias fluviais em Essequibo, Pomeroon e Berbice. Alianças com os povos Arawaks e Caribes e o controle de Curaçao em 1634 reforçaram a ocupação, apoiada por flibusteiros⁶ e engenhos escravistas.

Segundo Goslinga (1971), o ápice da expansão holandesa se deu entre 1650 e 1667, a partir da colonização de Tobago pelos irmãos Lampsins e a tomada do Suriname, o qual foi posteriormente trocado com a Inglaterra pelo Novo Amsterdã, no Tratado de Breda. O aumento das ofensivas dos espanhóis a partir de

⁵ Costa Selvagem – faixa compreendida entre o rio Orinoco e o delta do Amazonas (Goslinga, 1971).

⁶ Flibusteiros – Pirata do mar das Antilhas que, nos séculos XVII e XVIII, saqueava principalmente as possessões espanholas da América (MICHAELIS, 2025).

1670, também a destruição de Tobago pelos franceses em 1677, iniciou o declínio da expansão. Os holandeses então avançaram para garantir a soberania sobre as recém-descobertas e continuaram seu controle sobre as regiões de Essequibo, Demerara, Berbice e Suriname, e elas formariam a base territorial da futura Guiana Holandesa.

De acordo com Fatah-Black (2014), a consolidação do Suriname a partir de 1667 transformou Paramaribo em polo de produção de açúcar, café e cacau, sustentados pela escravização africana. Em 1683, a *Sociëteit van Suriname* foi fundada, quando formalizou o modelo mercantilista, proibindo o comércio direto da colônia com outros países, mas por meio de práticas inter-imperiais com Barbados, Nova Iorque e Curaçao. A partir da década de 1750, os fundos de investimento negociantes sustentaram a economia, mesmo após o fim do monopólio da WIC. A quarta guerra anglo-holandesa (1780–84) e o crescimento do comércio estadunidense enfraqueceram o domínio holandês, porém as colônias permaneceram estruturadas até o fim da Sociëteit em 1795.

Podemos observar que a presença holandesa nas Guianas foi caracterizada por um padrão de ocupação e comércio dos rios da região proposto desde o início, primeiro por grupos privados e, posteriormente, institucionalizado através da WIC. Seguindo esse padrão, os holandeses estabeleceram colônias em Essequibo, Berbice e Suriname, através da introdução de produtos agrícolas e sistemas de produção escravagista capazes de manter uma relação de dependência com outras populações e com a aliança com populações nativas para se contrapor aos ataques espanhóis, ingleses e franceses. Embora continuamente ameaçados por outras potências, especialmente franceses e ingleses, os holandeses mantiveram uma base territorial nessas áreas por séculos, com o Suriname servindo como centro urbano e econômico. A rede de comércio e relações políticas, assim como a habilidade colonizadora holandesa, eram complexas e dependiam de interações interimperiais extensas e interdependentes. Curaçao e Suriname permaneceram como demonstração do sucesso parcial da estratégia holandesa nas Américas.

2.1.5 A presença dos britânicos na região das guianas

Conforme Edmundson (1923), a presença do Reino Unido ao norte da América do Sul começou com a expedição de Sir. Walter Raleigh ao Orinoco e à

Trinidad em 1595, em busca do mito “El Dorado”. Tais tentativas se intensificaram com Charles Leigh no Oiapoque entre 1604 e 1606 e, em 1613, levaram à concessão régia de terra entre o Amazonas e o Essequibo a Robert Harcourt, cuja posse fora passada a outros após insucessos e ataques.

Segundo Roberts (2016), companhias privadas de Barbados instalaram engenhos em Essequibo, Berbice e Pomeroon respectivamente entre as décadas de 1620 e 1630. Esse movimento conhecido como “diáspora barbadenha”⁷ tornou o Suriname uma fronteira do açúcar britânico, particularmente graças ao transplante de estruturas produtivas de bacias de ilhas mais ao norte. A prosperidade atraiu os holandeses, que capturaram Paramaribo em 1667 e legalizaram a perda do Reino Unido pelo Tratado de Breda.

Segundo Edmundson (1923), em meio às Guerras Napoleônicas, as forças britânicas ocuparam em 1796 as colônias holandesas de Essequibo, Demerara e Berbice. Retornadas brevemente na Paz de Amiens⁸, foram finalmente reivindicadas pela aplicação do Tratado de Londres em 1814 e foram combinadas a Guiana Britânica em 1831. Sua economia se consolidou na produção de açúcar, sustentada ao longo de 1834 por um regime de escravos e, posteriormente, por trabalhadores indianos através da *indenture*⁹ a partir de 1838.

Diante do exposto, observamos que o processo de consolidação da presença britânica na região das Guianas foi lento, combinando esforços privados, migração de colonos açucareiros vindos de Barbados e conquistas militares estratégicas. As primeiras intervenções inglesas baseavam-se no componente lendário, visto que se buscava alegadas riquezas, como o sonhado “El Dorado”. Contudo, com o tempo, foi estabelecida a lógica das colônias agroexportadoras, especialmente no caso do Suriname. O crescente desenvolvimento colonial atraiu as atenções holandesas, que, afinal, capturaram o território em 1667. A reafirmação do

⁷ Diáspora barbadenha – entre 1650 e 1675, a saturação fundiária e a crise ambiental em Barbados impulsionaram dezenas de famílias de plantadores, servos contratados e, sobretudo, milhares de africanos escravizados a deslocar-se para o vale do rio Suriname, onde o governador Francis Willoughby fundara a colônia em 1650 (Roberts, 2016).

⁸ Paz de Amiens (1802) – Tratado de paz assinado entre França e Grã-Bretanha que garantiu uma trégua de 15 meses nas hostilidades entre as duas potências durante as guerras revolucionárias francesas. Antes desse acerto, franceses e ingleses estiveram em constante estado bélico. O agravamento das hostilidades se deu com a pressão de Napoleão sobre as outras nações da Europa para aderir ao bloqueio comercial contra a Grã-Bretanha em 1806, quando o tratado já havia sido quebrado, que acabou por resultar na invasão da península ibérica e na transferência da Corte portuguesa para o Brasil em 1808 (BRASIL, 2021).

⁹ Indentures – forma de trabalho contratual em que os trabalhadores firmam um acordo oficial com seu empregador, certificando que trabalharão para ele por um período determinado ou até que uma dívida seja paga (RAIKAR, 2025)

protetorado inglês, por sua vez, teve início após a tomada de áreas como Demerara, Essequibo e Berbice, posteriormente unidas e nomeadas de Guiana Britânica em 1831. Assim, foi estabelecida a nova face do domínio inglês na América do Sul, marcada pela expansão açucareira e pela transição de quase todas as atividades escravistas ao regime de trabalho contratual, que trouxe milhares de indianos sob regime de servidão temporária. Isso fez da Guiana a única possessão inglesa duradoura em solo sul-americano, papel importante da “Guiana de açúcar” na economia atlântica e política global do século XIX. Entretanto, as fronteiras ocidentais da Guiana permaneceram como centro de disputas, recebendo várias reivindicações territoriais da Venezuela décadas mais tarde. A disputa não apenas representava tendência geopolítica de localizações, mas, também, questões envolvendo recursos naturais, rotas comerciais e afirmação da soberania imperial.

2.2. Evolução de fronteiras entre Guiana e Venezuela

2.2.1 Venezuela

Conforme Romero, Chilbert e Eisenhart (1999), os primeiros registros da presença europeia no território que viria a ser a Venezuela são da chegada de Cristóvão Colombo ao golfo de Paria, em agosto de 1498. Tal presença consolidou-se, ainda nos primeiros anos do século XVI, pela exploração de pérolas de Cubagua e Margarita, ilhas espanholas no denominado “delta” insular da região Norte do País. A primeira feitoria permanente foi o Nueva Cádiz, em Cubagua, que foi cidade já nos anos 1520, mas entrou em decadência logo que os ostráceos se extinguiu. Segundo Cunill Grau (2005), na parte continental ocorreram fundações iniciais em 1502 em Santa Cruz e em 1523 em Cumaná, que amparava a costa da “pérola”, como a denominavam. Segundo Rodrigues (2005), a interiorização continuou no século XVI, no que se refere a colônia espanhola, com a fundação de Coro, em 1527, de Barquisimeto, em 1552, Nueva Valencia del Rey, em 1557, e Caracas em 1567, estruturando-se nos vales férteis da cordilheira litorânea.

De 1528 a 1546, segundo Ramos (1959) e Unceín Tamayo (1981), a província da Venezuela foi arrendada para a casa bancária alemã Welser, conforme acordado na Capitulação de Madrid de 1528, e administrada pelos Welser até 1546, evento conhecido como Klein-Venedig. Ambrosius Ehinger, o primeiro governador

nomeado pelos Welser, rebatizou Santa Ana de Coro para Neu-Augsburg e em 1529, lançou a fundação da Villa de Maracaíbo, Neu-Nürnberg, com expedições para o interior em busca de metais preciosos. Seu sucessor, Georg von Speyer, continuou as incursões, mas a hostilidade indígena, a alta mortalidade dos colonos e a revolta crioula em Coro de 1533 minaram a empresa. Como consequência das denúncias de abusos e descumprimento das cláusulas de povoamento, o Conselho das Índias aconselhou Carlos V que retirasse a concessão, o que ocorreu em 1546, e a governança foi devolvida à Coroa espanhola.

Maita Ruiz (2019) coloca que a independência venezuelana, proclamada em 5 de julho de 1811, só se consumou militarmente na vitória republicana da Batalha Naval do Lago de Maracaíbo, em 24 de julho de 1823, ocupando a última força realista e garantindo o controle efetivo do território. Resolvida a soberania interna, a jovem república dedicou-se a definir seus limites. Ao Sul, o *Tratado de Límites y Navegación Fluvial* de maio de 1859 (VENEZUELA; BRASIL, 1859), firmado em Caracas, adotou o divisor Negro-Branco e o marco do Cucuy como linha de base na fronteira com o Brasil.

A oeste, segundo Ochoa (2021), o fracasso do Tratado Pombo-Michelena de 1833 manteve em aberto a disputa com a então Nova Granada. Os desentendimentos fizeram com que se assinasse o Tratado de Arbitramento Jus Arosemena-Guzmán em 1881, por meio do qual ambas as repúblicas submeteram a questão ao rei da Espanha. O genérico Laudo Arbitral de 16 de março de 1891 delimitou toda a linha, mas sua execução exigiu a Convenção Rico-Briceño de 1898, e após novas contestações, a arbitragem suíça de 1916-1922 confirmou o traçado. A demarcação definitiva, conforme Colômbia (1941), foi fixada no Tratado de Fronteiras e Navegação de Rios Comuns, firmado em Cúcuta em 5 de abril de 1941, que trouxe a posteriori um novo e último ponto de discórdia fronteiriça que só foi resolvido pelo Tratado López de Mesa-Gil Borges, que estabelece o marco jurídico dos 2.219 km de fronteiras entre Colômbia e Venezuelana.

Conforme Corte Internacional de Justiça (2022), o limite oriental da Venezuela com então Guiana Britânica foi estabelecido através do Laudo Arbitral de Paris, de 1899. A demarcação conjunta foi concluída em 1905. Entretanto, a partir de 1962 o governo venezuelano passa a questionar a validade da demarcação, e em 1966 assina o Acordo de Genebra como instrumento de regulação provisória.

Podemos observar, conforme ressaltado, que a formação territorial da

Venezuela apresenta-se como o resultado de um complexo processo histórico permeado por ciclos sucessivos de ocupação, exploração e disputa da soberania sobre um espaço identificável. De fato, independentemente da análise da ocupação original das primeiras feitorias e fatores, marcadas pela exploração de extração de pérola, do caso singular do arrendamento à casa bancária alemã dos Welser, da inserção do espaço sul-americano no domínio do estado espanhol e da subsequente independência, encontra-se a constituição de um espaço marcado pela interiorização e institucionalização do espaço colonial. A formalização das fronteiras nacionais se deu a partir de tratados e laudos arbitrais com países vizinhos, redirecionamento do traçado existencial e temporal de potências coloniais europeias para o estabelecimento do sistema de estados sul-americanos, resultado em massa de um complexo edifício de direito internacional público, perpetuante em novos desafios, como a disputa territorial com a Guiana.

2.2.2. Guiana

A evolução histórica da Guiana é observada desde as primeiras ocupações europeias até século XXI, destacando-se fases de ocupação e conquistas: inicialmente, o turno holandês-britânico da colonização, em seguida a consolidação territorial britânica e a “linha Schomburgk”, consolidando-se com tratados marcos como o Tratado de Washington (1897), o Laudo Arbitral de Paris (1899) e a demarcação de 1900–1904, e chegando-se ao Acordo de Genebra (1966) e a controvérsia vigente perante a Corte Internacional de Justiça (CIJ).

Após o reconhecimento ibérico da foz do Orinoco em 1499, conforme Cavlak (2014), holandeses da *West India Company* implantaram entre 1613 e 1740 postos fortificados e plantações de açúcar nos rios Essequibo, Demerara e Berbice, organizando as colônias conhecidas como “Três Rios”. O domínio holandês foi ratificado pelo Tratado de Münster (1648) e pelo Tratado de Utrecht (1713), que asseguraram à República das Províncias Unidas os territórios efetivamente possuídos (*INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE*, 2022).

Segundo Cavlak (2014) e Barbosa (2008), por ocasião das Guerras Napoleônicas, o Reino Unido ocupou as três colônias em 1803 e obteve-as em caráter definitivo pela Convenção de Londres (1814) e pelo Tratado de Paris (1815). Em 1831 fundiu-as na *British Guiana*, com capital em Georgetown.

Encomendado pela *Royal Geographical Society*, segundo *International Court of Justice* (2022), o botânico, agrimensor e geógrafo Robert Schomburgk percorreu a região interior da Guiana entre 1835 e 1842, propondo um limite “natural” que partia de Punta Playa, subia o Barima, alcançava o Cuyuni e seguia até o monte Roraima, a célebre linha Schomburgk. A publicação dos mapas em 1844 alarmou a Venezuela, que passou a reivindicar toda a área a oeste do Essequibo. Os protestos de Caracas levaram a sucessivas notas sem acordo; em 1887 a Venezuela rompeu relações com Londres. A mediação dos Estados Unidos da América, invocada da Doutrina Monroe, resultou no Tratado de Washington em 1897, que submeteu o litígio a um tribunal arbitral de cinco juristas (dois britânicos, dois estadunidenses indicados por Caracas e o presidente F. F. Martens). Após três rodadas escritas, 56 sessões orais e mais de 2.600 documentos, o Tribunal declarou que a fronteira começava em Point Playa, subia pelos rios Barima–Mururuma–Amacuro, seguia pela serra Imataka e continuava pelo Cuyuni superior até o monte Roraima. O laudo foi aceito imediatamente por ambos os governos e proclamado “final e obrigatório” (art. XIII) . Entre 1900 e 1904, uma comissão mista materializou a linha com marcos de fronteira, concluindo o Acordo de 1905 sobre a demarcação.

Em 1962, segundo a Corte Internacional de Justiça (2022), às vésperas da independência guianense, a Venezuela passou a contestar o laudo, alegando “nulidade” pelo suposto acordo anglo-americano. O impasse conduziu ao Acordo de Genebra (1966), que criou uma Comissão Mista e previu recurso sucessivo ao Secretário–Geral da ONU. Sem solução negociada, o Secretário–Geral encaminhou o caso à CIJ. Em dezembro de 2020 a CIJ afirmou jurisdição para decidir a validade do laudo e a linha territorial.

Conclui-se que a configuração territorial da Guiana resulta de ciclos coloniais e decisões arbitrais que, do domínio holandês nos vales do Essequibo, Demerara e Berbice à unificação britânica de 1831, consolidaram suas fronteiras. A proposta da linha Schomburgk intensificou a disputa com a Venezuela e culminou no Laudo Arbitral de Paris de 1899, que fixou limites favoráveis à Guiana. Embora aceito à época, o laudo passou a ser contestado por Caracas, o que levou ao Acordo de Genebra de 1966 e à posterior judicialização perante a CIJ. Assim, o arranjo permanece juridicamente robusto, porém politicamente contestado, refletindo a persistência de disputas fronteiriças na América do Sul.

2.3. A disputa por Essequibo

Conforme Loader (2024), a região de Essequibo ocupa uma área de 159.500 km², a qual corresponde a cerca de 74% da superfície terrestre da Guiana. Os seus limites se estendem do rio Essequibo, a leste, indo até a fronteira fixada pelo Laudo Arbitral de 1899, fazendo fronteira com o Estado venezuelano; ao sul encontra as serras acauãricas na tríplice fronteira com o Brasil e, ao norte, abre-se para o Atlântico entre os rios Amacuro e Barima. Conforme FAO (2023), o litoral da Guiana tem 432 km de extensão, enquanto sua Zona Econômica Exclusiva (ZEE) possui 138.240 km², apresentando uma largura média da plataforma continental de 112,6 km, sendo mais larga a leste e mais estreita a noroeste, resultando em uma área de plataforma de 48.665 km².

No século XIX, a Venezuela passou a sustentar que o rio Essequibo deveria constituir a sua fronteira oriental, posição explicitada em 1844 e reiterada ao longo da controvérsia (UNITED STATES, [s.d.]; ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA, 2024; UNITED STATES, 1895). Já o contexto colonial fora marcado por tratados como Münster/Westfália (1648), que reconheceram a independência neerlandesa e o respectivo status quo nas possessões ultramarinas, limitando pretensões espanholas sobre áreas efetivamente ocupadas por holandeses (ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA, 2025).

Já no século XXI, após pesquisas na região da zona econômica exclusiva da Guiana pela empresa EXXON MOBIL CORPORATION, iniciadas desde 2008, esta anuncia a maior descoberta *offshore* do mundo no campo de Lisa (Stabroek). Segundo Ishmael (2015), três semanas após esse anúncio, a Venezuela emitiu o Decreto presidencial nº 1.787 de 27 de maio 2015, criando “Áreas de Defesa Integral Marítima”, anexando toda a projeção atlântica do Essequibo ao mapa venezuelano.

Conforme Reuters (2018), em dezembro de 2018 aconteceu uma interceptação do navio sísmico Ramform Tethys pela Armada Bolivariana, que tentou pousar um helicóptero no convés e obrigou a suspensão das atividades. Tal fato foi o primeiro uso explícito de força para dissuadir a exploração petrolífera guianense por parte da Venezuela. Em janeiro de 2021, conforme Kaieteur News (2021), a Marinha da Venezuela realizou a detenção dos barcos pesqueiros guianenses Lady Nayera e Sea Wolf, os quais foram libertados apenas após pressão internacional.

Segundo The Guardian (2023), a Venezuela realizou um referendo

consultivo interno em 3 de dezembro de 2023. Segundo o Conselho Eleitoral Nacional, 95 % dos votantes apoiaram incorporar o “Estado Guayana Esequiba” à Venezuela, contrariando posicionamento da CIJ. Segundo Taylor (2023), após o plebiscito, o governo de Maduro divulgou novo mapa incluindo o Essequibo, ordenou licenças à *Petróleos de Venezuela S.A.* (PDVSA) e criação de comando militar especial. Conforme Holland & Knight (2024), Caracas aprovou e sancionou Lei Orgânica para a Defesa da *Guayana Esequiba*, a qual instituiu formalmente o novo estado, previu emissão de cédulas e tipificou como traição o apoio à posição guianense.

Segundo o *Center for Strategic & International Studies* (2025), a Marinha venezuelana realizou incursão naval com uma corveta em águas da ZEE da Guiana, aproximando-se da FPSO Liza Destiny e exigindo dados de localização e tripulação, gerando protestos de Georgetown e notas de França, EUA.

Na escalada de ações da Venezuela, segundo Barber (2025), esta anunciou plano de eleger governador e deputados do “Estado Guayana Esequiba” nas eleições regionais/legislativas de maio de 2025, apesar dos protestos de Guiana, da OEA e do novo alerta da CIJ, tencionando a diplomacia hemisférica.

A disputa pelo território de Essequibo configura um dos conflitos limítrofes mais intensos da América do Sul contemporânea, envolvendo dimensões históricas, jurídicas, econômicas e militares; sua centralidade decorre tanto da contestação venezuelana ao Laudo Arbitral de 1899 quanto da valorização geoestratégica da área, rica em recursos naturais. A partir de 2015, as descobertas no bloco Stabroek aceleraram o contencioso, desencadeando em Caracas medidas de normalização interna (decretos, referendo, legislação e anúncio de eleições) destinadas a construir legitimidade doméstica da pretensão territorial, bem como demonstrações navais e atos de interdição sem confronto direto, voltados a sinalizar capacidade coercitiva e a desincentivar investimentos na Guiana. A controvérsia permanece juridicamente ancorada em procedimentos internacionais, mas politicamente tensionada. O resultado é um foco persistente de instabilidade regional, no qual interesses econômicos e busca por reconhecimento internacional se entrelaçam, elevando custos de inércia estratégica para os vizinhos, exigindo pronta capacidade de vigilância e gestão de riscos.

2.4. Atores Externos

Desde a intensificação da disputa territorial por Essequibo após 2015, os Estados Unidos têm manifestado apoio crescente à Guiana. Embora não tenham reagido formalmente ao Decreto 1.787 da Venezuela, o Departamento de Estado passou a referir-se regularmente à “soberania e integridade territorial da Guiana” (STABROEK NEWS, 2018). Em 2018, após a interceptação do navio *Ramform Tethys*, Washington reconheceu publicamente a jurisdição guianense sobre a ZEE. Em 2021, conforme *Diálogo Américas* (2021), firmou o Acordo de Aquisição e Serviços Cruzados (ACSA) com a Força de Defesa da Guiana e realizou patrulhas navais conjuntas com o USCG *Stone*. Em 2023, após o referendo venezuelano, o Secretário Antony Blinken reafirmou apoio “inabalável” à Guiana (AL JAZEERA, 2023), seguido por exercícios conjuntos e operações aéreas no espaço guianense. Em 2025, o USS *Normandy* participou de uma PASSEX com a marinha guianense, e o Secretário Marco Rubio advertiu a respeito de ataques à ExxonMobil (U.S. NAVY, 2025; REUTERS, 2025).

O Reino Unido, após o referendo venezuelano, enviou o HMS *Trent* à Guiana em demonstração de apoio (CSIS, 2025). A França, devido à vizinhança com a Guiana Francesa, iniciou cooperação em defesa com Georgetown em 2024 e condenou incursões navais venezuelanas.

A Rússia, por sua vez, alinhou-se a Caracas com apoio político à via diplomática (TASS, 2023) e manteve investimentos por meio da Roszarubezhneft (ULMER; PARRAGA, 2023). No plano militar, ampliou a cooperação com a Venezuela, incluindo manutenção de caças Su-30, intercâmbio de oficiais e envio de força-tarefa naval ao Caribe em 2024 (AP NEWS, 2024).

A China adotou postura de neutralidade formal. Em nota oficial de 6 de dezembro de 2023, reiterou respeito à soberania e integridade territorial, sem mencionar o Laudo de 1899 (BOUCHARD, 2023). Apesar de evitar críticas diretas à Venezuela, mantém parceria estratégica com ambos os países. Com Caracas, compartilha programas espaciais, acordos no setor de defesa e é credora de vultosos empréstimos. Já na Guiana, firmou-se como principal parceiro comercial, com forte presença em setores de energia, infraestrutura e tecnologia, inclusive com participação de 25% da CNOOC no bloco Stabroek (EXXON MOBIL, 2024).

Apesar de se apresentar como mediadora, a retórica da China, como a

declaração de Huang Rui em abril de 2025 sugerindo “negociações amigáveis”, gerou protesto oficial da Guiana (STABROEK NEWS, 2025). Assim, observa-se uma crescente internacionalização do litígio, onde os apoios externos refletem alinhamentos políticos e interesses econômicos e estratégicos no Atlântico Equatorial.

Dessa forma, podemos observar a partir das experiências coloniais europeias de colonização e consolidação dos Estados nacionais, as origens da Venezuela, da Guiana e do litígio do Essequibo. Enquanto a colonização espanhola se estruturou por meio de expedições de conquista, exploração de recursos e criação de vice-reinos, com administração hierarquizada, franceses, holandeses e britânicos disputaram as Guianas, com assentamentos por vezes instáveis. Os franceses consolidaram a atual Guiana Francesa apenas ao fim do século XVII; os holandeses firmaram colônias fluviais voltadas ao açúcar e ao tráfico escravista, culminando no Suriname; os britânicos incorporaram antigas possessões holandesas, formando em 1831 a Guiana Britânica, cuja delimitação permanece em litígio pela Venezuela.

A disputa por Essequibo se mantém mesmo com o Laudo Arbitral de 1899 favorável à Guiana. Caracas o contesta mais enfaticamente a partir dos anos 1960 e, sobretudo após 2015, quando as descobertas *offshore* elevaram o valor estratégico da região. Desde então, a Venezuela combinou decretos, referendos e demonstrações navais, buscando construir narrativa de “efetividade” e desincentivar investimentos. O contencioso ganhou dimensão extrarregional muito rapidamente: os Estados Unidos apoiam firmemente a Guiana, articulando interesses energéticos e defesa da ordem jurídico internacional; França e Reino Unido manifestam respaldo; a Rússia reforça a parceria político-militar com Caracas; a China preserva ambiguidade, priorizando vínculos econômicos com ambos.

Para o Brasil, particularmente na região Norte, devido à proximidade das ações entre esses países, em especial no ambiente marítimo, isso significa que proteção das riquezas e de águas jurisdicionais se faz por vigilância permanente e gestão de riscos. No próximo capítulo abordar-se-ão as principais fontes de riqueza e interesse nessa área, com destaque na Amazônia Azul.

3 PRINCIPAIS ATIVIDADES DE INTERESSE NA REGIÃO NORTE DO BRASIL

A região Norte do País apresenta grandes concentrações de riquezas, destacando-se minerais, água doce, biodiversidade, pescados, além de importantes linhas de comunicações fluviais e marítimas importantes para o desenvolvimento nacional.

Observa-se, atualmente, uma busca crescente desses recursos por vários países, em especial os mais desenvolvidos, seja para suprir necessidades energéticas, emprego no desenvolvimento de novas tecnologias, atendimento de suas populações crescentes, ou manutenção e/ou expansão de poder.

A proteção dessas riquezas deve ser uma preocupação constante para àqueles que tem a responsabilidade legal para tal. A exemplo daquilo que vem acontecendo na região de Essequibo, conforme tratado no capítulo anterior, pode-se fazer um paralelo no que tange a proteção da região da Amazônia Azul, em especial, como foco deste trabalho, em sua área Norte.

Neste capítulo serão abordadas algumas dessas principais atividades e recursos existentes na região, de forma a se trazer evidência e conhecimento dos ativos e valores/volumes envolvidos naquela região. Dar-se-á ênfase nas atividades e estruturas, instaladas e com previsão de implementação, que devem impactar no incremento de tráfego das Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) e Fluviais (LCF); na questão da margem equatorial brasileira; bem como na expansão da extensão da plataforma continental brasileira na região Norte, recentemente aprovada na Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC).

3.1 Principais Estruturas e Atividades que impactam no incremento de tráfego das LCM e LCF

Conforme séries estatísticas consolidadas pela ANTAQ (2024), a movimentação total das instalações situadas no chamado Arco Norte¹⁰ (Porto Velho,

¹⁰ Arco Norte – compreende eixos de transporte nos vários modais (rodoviário, ferroviário, hidroviário) responsáveis pelo escoamento de cargas e insumos pelos portos ao norte do Brasil, acima do paralelo 16° S, que possuem como vantagem competitiva a proximidade da região produtora de commodities agrícolas com os principais mercados consumidores internacionais, além da abundância de opções do modal hidroviário, o mais sustentável, eficiente e de menor custo (AMPORT, 2023).

Manaus/Itacoatiara, Santarém, Itaituba/Miritituba, Vila do Conde, Santana e Itaqui) avançou consideravelmente nos últimos anos, tendo o seu crescimento sido alavancado em grande parte pelos grãos sólidos agrícolas. Corroborando esses dados, conforme a ANTAQ (2024a), o Arco Norte tem se tornado uma alternativa fundamental para o escoamento da produção de soja e milho do País, duas mercadorias que, nos últimos 13 anos, viram suas exportações triplicar e quintuplicar, respectivamente, tornando o Brasil o maior exportador dessas commodities, tendo, no segmento soja e milho, a participação desses portos no escoamento nacional, em 2023, ultrapassando pela primeira vez o conjunto dos portos abaixo do paralelo 16 °S. Esses indicadores convergem para demonstrar que a consolidação de terminais fluviais em Miritituba, a pavimentação da BR-163/230 e os investimentos em portos como Vila do Conde, Santarém e Itaqui deslocaram volume substancial de cargas, sobretudo soja, milho, bauxita e fertilizantes de retorno, dos portos do Sudeste/Sul para a rota amazônica, transformando a Região Norte no principal corredor alternativo de exportação do País.

A seguir, identificar-se-á a evolução de movimentação dos principais portos marítimos de Amazonas, Pará e Maranhão, comparando-se os dados de movimentações de cargas entre os anos de 2013 e 2023, destacando variações absolutas e percentuais dos fluxos de carga, bem como as melhorias de incremento do modal rodoviário que elevaram estes volumes de escoamento pelo norte do País e algumas das perspectivas de expansão via modal ferroviário e fluvial que poderão impactar em novos aumentos de tráfego marítimo pela região brasileira.

3.1.1 Arco Norte / principais portos e produtos

No intuito de avaliar o crescimento de tráfego marítimo, foram extraídos dados anuais de movimentação de carga (toneladas) e contêineres (TEU¹¹) dos Anuários Estatísticos Aquaviários da ANTAQ para 2013 e 2023, complementados por boletins operacionais das administrações portuárias da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), Companhia Docas do Pará (CDP) e Grupo Chibatão dos principais portos dos estados do Amazonas, Pará e Maranhão. Assim, a amostra inclui os seguintes portos: Itaqui no Maranhão (MA), administrado pela

¹¹ TEU – (Twenty-feet Equivalent Unit) – Unidade Equivalente a Vinte Pés – é uma unidade de capacidade de carga usada para descrever um contêiner baseado no volume de 20 pés de comprimento (6,1 m) (ÓRGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA DO PORTO DE ITAJAÍ, 2025).

EMAP; Vila do Conde e Porto de Santarém, ambos no Pará (PA), administrados pela CDP; e o Complexo Portuário de Manaus, incluindo o Porto Chibatão e o Super Terminais, no Amazonas (AM), terminais privados sob fiscalização ANTAQ.

Segundo a Exame (2014), o porto público maranhense de Itaqui apresentava crescimentos de 10% em seu volume de carga desde o ano de 2010, chegando a movimentar 15,31 Mt¹² no ano de 2013, conforme ANTAQ (2014). Segundo o Porto do Itaqui (2024), com dados da ANTAQ (2024a), esse volume saltou para 36,30 Mt em 2023, um acréscimo absoluto de 21,0 Mt, entre esses anos. O avanço decorre da entrada em operação do Terminal de Grãos do Maranhão, Tegram I e II, da implantação do berço de celulose em 2021 e da modernização do píer de líquidos, o que fez dos granéis sólidos (minério de ferro, soja e milho) 74% da pauta no ano-base 2023. O ganho de 21 Mt o coloca como quarto maior porto público do País, respondendo por 46 % da pauta marítima do Maranhão.

O Porto de Vila do Conde (Pará), cujas instalações ficam situadas em Barcarena, passou de um volume de aproximadamente 15,0 Mt em 2013, conforme ANTAQ (2014), para 19,2 Mt em 2023, segundo CDP (2024), o que apresentou um incremento de 4,1 Mt. Apesar do crescimento moderado, manteve-se altamente diversificada: alumina e bauxita responderam por 41%, soja e milho por 27% e combustíveis líquidos por 13% da movimentação total.

O Porto de Santarém, no Pará, inserido no corredor hidro-rodoviário Tapajós-Amazonas/BR-163, experimentou a maior expansão relativa: de 2,4 Mt (2013) para 7,5 Mt (2023), diferença de 5,1 Mt. O salto está associado à consolidação da soja e do milho oriundos do Mato Grosso, que já constituem 82% da carga; à pavimentação integral da BR-163/230, segundo Ministério dos Transportes (2020a).

O terminal de Chibatão, no Amazonas, registrou dado de 362 mil TEU em 2013, conforme ANTAQ (2014), passando a 532 mil TEU em 2023, conforme ANTAQ (2024a). Esse volume o coloca em oitavo lugar dentre os terminais de contêiner do país, mesmo distante dos hubs do Sul/Sudeste.

Conforme os dados levantados, podemos observar um real incremento do volume de cargas transportado, nessa amostra de portos do Norte brasileiro, componentes do chamado Arco Norte, o que implica consequente aumento de tráfego marítimo naquela região, visto que se destinam, em sua maior parte, para

¹² Mt – Milhões de toneladas.

exportação e cabotagem para outros portos brasileiros. Isto reforça a necessidade de acompanhamento, vigilância e defesa na parte Norte do Brasil.

3.1.2 Perspectivas de expansão de modais de acesso aos portos do Arco Norte

Conforme registros estatísticos já apresentados da ANTAQ (2024a), a participação dos portos do Arco Norte, no volume de tráfego, tem aumentado. Tal fenômeno tem sido observado em função das melhorias viárias que dão acesso a eles, segundo Ministério dos Transportes (2020b), a exemplo das implementações rodoviárias da BR-163 e a realização de melhorias de acesso a esses portos com projetos de novos modais de modo a melhorar o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste brasileiro. A seguir abordar-se-ão algumas das principais infraestruturas que tem dado suporte a esse crescimento de tráfego das linhas de comunicação fluvial e marítima do Norte brasileiro, os quais evidenciam a projeção de aumento de importância da região marítima da parte Norte do País.

- BR-163: segundo o Ministério dos Transportes (2020a), a BR-163/230/MT-PA foi concebida nos anos 1970, mas permaneceu com trechos de terra no sudoeste do Pará até a década de 2010. Em 2016, a pavimentação integral de Sinop-MT a Miritituba-PA foi oficialmente inaugurada em 2020. Conforme o Ministério dos Transportes (2020b), o número de viagens mensais realizadas pelos caminhoneiros dobrou entre 2019 e 2020. A pavimentação gerou ganhos de tempo e redução de custo de frete. Há previsões de melhorias e expansão de pavimentações nessa rodovia, o que poderá aumentar o fluxo de cargas aos portos do norte.
- Extensão Norte da Ferrovia Norte-Sul: Segundo Ministério dos Transportes (2025) e Empresa de Planejamento e Logística (2018), a expansão da Ferrovia Norte-Sul, no trecho entre Açailândia-MA e Barcarena-PA, representa um avanço estratégico para a logística de exportação pelos portos do Pará. O projeto está incluído no Plano Nacional de Logística (PNL 2025), da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), e prevê a implantação de aproximadamente 477 km de linha férrea dedicada prioritariamente ao transporte de grãos agrícolas, conectando o entroncamento com a Estrada de Ferro Carajás (EFC), em Açailândia, ao Porto de Vila do Conde, em Barcarena. A previsão oficial indica

uma demanda de 30 milhões de toneladas ao ano a partir de 2035. Essa infraestrutura deverá impulsionar significativamente o desenvolvimento econômico da região Norte, ampliando a capacidade logística e a competitividade do Brasil no comércio exterior ampliando a integração multimodal entre as regiões produtoras do Centro–Oeste e os portos exportadores do Norte do País.

- Hidrovia Tocantins–Araguaia: A remoção da laje rochosa em Marabá–PA (Pedral do Lourenço), segundo o Ministério de Portos e Aeroportos (2025), permitirá navegação perene de comboios de 10.000 toneladas entre o interior do Tocantins e os portos de Vila do Conde e Miramar, viabilizando a navegação permanente na hidrovia Tocantins–Araguaia, somando–se a outras iniciativas, será mais um meio de escoamento da produção do Pará, Maranhão, Tocantins, Goiás e Mato Grosso. É estimado o potencial de 20 Mt ano após a obra.
- A ferrovia EF–170: , popularmente conhecida como Ferrogrão, conforme ANTT ([s.d.]), é um projeto ferroviário de 933 km entre Sinop (MT) e os terminais de transbordo em Miritituba (PA), onde se interligam ao corredor hidroviário Tapajós–Amazonas e aos portos de Santarém e Barcarena, designada a escoar a produção agrícola do Centro–Oeste. Conforme Barella (2023), sua operação poderá deslocar até 50% da carga rodoviária atual da BR–163 e eliminar cerca de 400 mil viagens de caminhão por ano. Além disso, encurta em aproximadamente 2.000 km a distância marítima até a Ásia em relação aos portos do Sudeste, reforçando a competitividade brasileira no mercado mundial de soja, milho e farelo, e que poderá possibilitar o carregamento direto de navios Panamax e Post–Panamax. Conforme Magalhães (2021), o custo logístico estimado entre Sinop e o Tapajós pode ser reduzido em até 40%, enquanto a Agência Senado (2025), com base em modelagem da ANTT, projeta ganho regional de R\$ 8 bilhões.

Como todo esse fluxo converge para o modal marítimo na região Norte, reforça–se a necessidade de revisão e fortalecimento das capacidades estatais de defesa e segurança, em especial da Marinha do Brasil.

3.2 Margem Equatorial Brasileira (MEB)

As descobertas de campos de petróleo na margem equatorial da Guiana e Suriname despertaram novamente o interesse pela exploração na área

correspondente brasileira. Segundo a Exxon Mobil Corporation ([s.d.]), a empresa iniciou atividades de exploração de petróleo e gás na Guiana em 2008, coletando e avaliando dados sísmicos 3D substanciais que levaram a empresa a perfurar com segurança seu primeiro poço de exploração em 2015, o Liza-1, no bloco de Stabroek. Nos anos seguintes, outros poços de exploração bem-sucedidos foram descobertos, levando a expansões em outras áreas da ZEE da Guiana.

O Suriname também tem recebido investimentos de empresas estrangeiras para exploração de campos de petróleo *offshore*. Segundo El Safty, Saba e Hardcastle (2024), em abril de 2025, a Qatar Energy firmou acordo para adquirir 20% de participação no contrato de partilha de produção do Bloco 5, em águas rasas da plataforma continental do Suriname, enquanto a Chevron permanece operando com 40% e a Paradise Oil Company, afiliada à estatal Staatsolie, detém os 40% restantes. Descobertas em lâmina d'água profunda desde 2019 elevaram os recursos prospectivos a mais de 2,4 bilhões de barris de líquidos e 12,5 Tcf¹³ de gás natural, segundo estimativas da Wood Mackenzie, consolidando o País como nova fronteira petrolífera na Margem Guiana–Suriname. Grandes petrolíferas, como Shell, Total Energies, Qatar Energy e Petronas, já assinaram contratos adicionais para três blocos *offshore*, e a Total Energies, em parceria com a APA Corp, prevê decidir sobre o investimento de US\$ 9 bilhões no adjacente ao já bem-sucedido de Stabroek da Guiana, onde se comprovaram mais de 11 bilhões de barris de petróleo e gás recuperáveis. A entrada da Qatar Energy reforça a intensificação dos investimentos internacionais na província e poderá antecipar a primeira produção offshore significativa do Suriname em cerca de quatro anos.

Conforme Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (2024a), a MEB é uma região de 2.200 km de extensão que se situa entre o extremo norte do Amapá e o litoral do Rio Grande do Norte. A MEB compreende as bacias sedimentares de Foz do Amazonas, Pará–Maranhão, Barreirinhas, Ceará e Potiguar, conforme Figura 2, sendo considerada a principal nova fronteira petrolífera de País. Sua importância estratégica para a segurança energética nacional reside em recursos prospectivos de cerca de 30 bilhões de boe¹⁴. A maioria das atividades exploratórias realizadas previamente foi direcionada a águas rasas, tendo as primeiras operações de

¹³ TCF – Trilhão de pés cúbicos (ENERGY EDUCATION, 2017)

¹⁴ BOE – Barris de óleo equivalente. Normalmente usado para expressar volumes de petróleo e gás natural na mesma unidade de medida (barris) pela conversão do gás à taxa de 1.000 m³ de gás para 1 m³ de petróleo. 1 m³ de petróleo = 6,289941 barris de petróleo (PETRÓLEO BRASILEIRO S.A., [s.d.])a)

perfuração na Margem Equatorial iniciadas na década de 1970, mas nenhuma descoberta viável para produção comercial foi feita. Com o sucesso na produção de grandes reservas na Guiana, a exploração na área aponta para um provável potencial de sucesso, uma vez que as condições de formações geológicas evidentes em ambos os países são similares. Segundo o Instituto Nacional de Petróleo e Gás (2024b), a descoberta de novas fronteiras exploratórias é necessária para suprir as reservas do pré-sal que entrarão em fase de declínio na próxima década.

A abertura institucional da MEB, segundo a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP([s.d.]), deu-se na 11ª Rodada de Licitações de Blocos para Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural, que foi realizada no dia 14 de maio de 2013 pela ANP, sendo ofertados 289 blocos com risco exploratório, localizados em 23 setores de 11 bacias sedimentares brasileiras. Conforme Almeida (2019), a distribuição detalhada dos blocos da MEB pelas cinco bacias é apresentada, entre águas rasas e profundas, conforme a seguinte distribuição: Foz do Amazonas: 97 blocos; Pará–Maranhão: 6 blocos; Barreirinhas: 26 blocos; Ceará: 11 blocos; e Potiguar: 10 blocos.

Segundo a Petrobras ([s.d.]b), a empresa já perfurou mais de 700 poços na MEB, com estimativas no seu Plano Estratégico 2050 e Plano de Negócios 2025–2029 de investimentos de aproximadamente US\$ 3 bilhões nessa região nos próximos cinco anos, bem como a perfuração de 15 poços. Conforme Petrobras (2024), o primeiro poço exploratório na região, feito para investigar seu potencial, se localiza a cerca de 160 km do ponto mais próximo da costa, no estado do Amapá, e a mais de 500 km da foz do Rio Amazonas.

O licenciamento dos blocos costeiros está a cargo do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) desde 2014. O caso-piloto é o Bloco FZA–M–59, localizado na bacia da Foz do Amazonas. . Segundo o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (2025), em maio de 2025 foi aprovado, pelo próprio órgão, o Plano de Proteção à Fauna para o poço Morpho–1 (Bloco FZA–M–59 – Foz do Amazonas), cumprindo etapa decisiva para a perfuração exploratória.

Nesse contexto, podemos verificar que a MEB agrupa características geológicas promissoras, analogias produtivas robustas e vultoso volume prospectivo, mas seu desenvolvimento depende da convergência entre licenciamento ambiental célere e tecnologia adaptada a águas ultraprofundas. A

consolidação dessa fronteira poderá redefinir o perfil exportador de óleo leve brasileiro, mantendo uma segurança energética essencial ao desenvolvimento do País.

3.3 Expansão da ZEE na área Norte

O Brasil vem realizando relevantes trabalhos, por meio da Marinha do Brasil, para a garantia e expansão de recursos minerais em sua Amazônia Azul, por meio de estudos e levantamentos da Plataforma Continental, conseguindo sucessos consideráveis em seus pleitos junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental. A seguir, abordar-se-á as origens e resultados dos referidos trabalhos.

Sob a égide do art. 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), conforme a CIRM ([s.d.]), o Brasil realizou os primeiros levantamentos da plataforma continental a partir de 1987 com a primeira Comissão de Levantamento, efetuada pelo Navio Oceanográfico “Almirante Câmara”, da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), da Marinha do Brasil. O Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC) é o programa de Governo instituído pelo Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989, com o propósito de estabelecer o limite exterior da nossa Plataforma Continental no seu enfoque jurídico, ou seja, determinar a área marítima, além das 200 milhas, na qual o Brasil exercerá direitos de soberania para a exploração e o aproveitamento dos recursos naturais do leito e subsolo marinho.

Segundo a *United Nations* (2025), a Convenção entrou em vigor para o Brasil em 16 de novembro de 1994. Por sua vez, o Brasil apresentou a primeira submissão à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) em 2004. Em 2007 a Comissão emitiu recomendações parciais em relação à Submissão feita pelo Brasil de informações sobre os limites externos propostos de sua plataforma continental além de 200 milhas náuticas.

Segundo a CIRM ([s.d.]), a Plataforma Continental (PC) de um Estado costeiro, conforme estabelece o Artigo 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até a distância de duzentas milhas náuticas (MN) das linhas de base, a partir das quais

se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

De acordo com os Artigos 76 e 77 da CNUDM, o LEPLAC permitirá que o Brasil incorpore uma extensa área além das 200 milhas marítimas, a partir das suas linhas de base. Sobre sua Plataforma Continental, o País exercerá direitos de soberania para efeitos de exploração e aproveitamento de seus recursos minerais e outros recursos não-vivos do leito do mar e de seu subsolo, bem como dos organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, aqueles que, no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo ou só podem mover-se em constante contato físico com esse solo ou subsolo (CIRM, [s.d.]). Segundo a CNUDM (1982), os limites da plataforma continental estabelecidos por um Estado costeiro com base nas recomendações são finais e vinculativos.

Conforme a CIRM ([s.d.]), a proposta da Margem Equatorial foi encaminhada à ONU em 8 de setembro de 2017 e apresentada na Reunião Plenária da Comissão de Limites em 08 de março de 2018. A sua análise foi iniciada em agosto de 2019 e interrompida, sendo reiniciada em 2021. Em 2022 o País apresentou Submissão Parcial Revista para a Margem Equatorial, tendo obtido em 26 de março de 2025, na 63.^a sessão da CLPC, a aprovação das recomendações que reconheceram a nova extensão setentrional da plataforma brasileira. Com esse ato, a CLPC aprovou o Limite Exterior proposto pelo Brasil relativo a essa Submissão, incorporando à nossa Plataforma Continental uma área de cerca de 360.000km², em uma região que se estende da foz do Rio Oiapoque (AP) ao litoral norte do Rio Grande do Norte, chamada de Margem Equatorial. Com a ampliação desta parte da Amazônia Azul, o Brasil tem reconhecido seu direito de soberania para explorar recursos naturais (como o petróleo) presentes nessa faixa, tanto no leito do mar quanto em seu subsolo.

A região Norte do Brasil tem se destacado como espaço geográfico estratégico e de crescente valor para a projeção econômica, energética e geopolítica da nação. Suas amplas reservas naturais, que incluem recursos minerais, hídricos, biodiversidade e pesqueiros, combinam-se com a agropecuária intensificada e a necessidade de logística eficiente para o escoamento de grãos e insumos produzidos. Nesse sentido, a expansão e modernização dos portos do Arco Norte, como Itaqui, Vila do Conde, Santarém e Manaus, registrou expressiva alta na movimentação de cargas entre 2013 e 2023, consolidando-se como relevante

corredor e polo de exportação. Somam-se a esse desenvolvimento a pavimentação da BR-163, previsão das linhas férreas EF-170 (Ferrogrão) e EF-151 e a viabilização da Hidrovia Tocantins-Araguaia. Esse conjunto logístico multimodal, visa a redução de custos, ampliação da competitividade nacional e deslocamento do fluxo de exportações para o litoral norte brasileiro.

Nesse contexto, a MEB ganha centralidade na agenda energética nacional. As bacias sedimentares que se estendem da foz do Amazonas até o litoral do Rio Grande do Norte apresentam características geológicas semelhantes às da Guiana e do Suriname, que vêm obtendo sucessos expressivos na exploração offshore de petróleo e gás. Com potencial estimado de 30 bilhões de barris de óleo equivalente, a MEB representa uma nova fronteira estratégica para garantir a reposição das reservas do pré-sal, cuja produção deverá declinar na próxima década.

Além disso, é preciso destacar, como relevante conquista geopolítica e jurídica, a aprovação da ampliação da plataforma continental brasileira na região Norte, pela Comissão de Limites da Plataforma Continental. A incorporação de aproximadamente 360.000 km² ao território submerso do Brasil, com reservas de hidrocarbonetos e organismos bentônicos, consolida o direito de soberania do País sobre vasta extensão do leito marinho da chamada Amazônia Azul. A nova configuração da fronteira norte não apenas intensifica o potencial aproveitamento de recursos naturais, mas robustece a importância da presença estatal permanente na vigilância, defesa e proteção das riquezas estratégicas do litoral norte brasileiro frente a pressões e interesses internacionais cada vez mais intensos.

Esse incremento de relevância na região Norte do País tem sido abordado em Leis e documentos de alto nível brasileiros. Desta forma, faz-se necessária a implementação de ações para o incremento de defesa e segurança no mar. No próximo capítulo, abordar-se-á a legislação pertinente e o que tem sido abordado para a defesa e segurança no mar, com foco principal na região norte do País.

4. RESPONSABILIDADES E RECURSOS DA MARINHA DO BRASIL NA REGIÃO

A guarda das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) é atribuída, de forma clara e específica, à Marinha do Brasil. Desde a Constituição Federal de 1988, que lhe confere o dever de defender a Pátria, até a Estratégia de Defesa Marítima (2023), que detalha planos de capacitação de força de longo prazo, a tônica é clara: zelar pela soberania sobre um espaço aquático que se estende por cerca de 5,7 milhões de quilômetros quadrados e se projeta milhares de quilômetros rio adentro. Nesse panorama, a responsabilidade naval abrange a dissuasão de ameaças estatais, contribuir para o policiamento de ilícitos transfronteiriços, a salvaguarda da navegação, o apoio à pesquisa científica e a pronta resposta a emergências ambientais ou humanitárias.

Essas atribuições ganham contornos ainda mais complexos no Norte do País, onde o estuário do Amazonas funciona como porta atlântica da maior bacia hidrográfica do planeta. Ali, a MB precisa combinar capacidades oceânicas, para controlar o acesso exterior e contribuir na proteção de cabos submarinos, plataformas e rotas de exportação, com meios ribeirinhos de baixo calado, aptos a patrulhar canais sinuosos, apoiar comunidades isoladas e contribuir na repressão de crimes ambientais e transfronteiriços. O desafio é ampliado pela vastidão geográfica, pela densidade biológica e pela crescente relevância econômica da chamada Margem Equatorial, que coloca a foz do Amazonas no centro de interesses energéticos e logísticos.

Nesse sentido, o cumprimento de tais deveres requer uma estrutura naval robusta e integrada. Fragatas multimissão, submarinos convencionais e de propulsão nuclear, navios-patrolha oceânicos e fluviais, aeronaves embarcadas, fuzileiros navais adestrados em ambiente ribeirinho e, sobretudo, sistemas avançados de monitoramento, como o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul, o SisGAAz¹⁵, formam um mosaico que precisa operar de forma coerente e permanente. Sem a

¹⁵ O **Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul** (SisGAAz) tem a missão de monitorar, de forma contínua e integrada, as Águas Jurisdicionais Brasileiras e as áreas internacionais de responsabilidade brasileira para realização, quando necessário, de operações de Socorro e Salvamento. O SisGAAz, quando implantado, integrará uma rede de sensores terrestres e marítimos, centros de comando e controle, monitoramento aéreo e ambiental de forma a prover capacidade de controle da mobilidade estratégica das áreas e pronta resposta no caso de ameaça, emergência, desastre ambiental, agressão ou ilegalidade (FUNDAÇÃO EZUTE, [s.d.]).

presença contínua desses meios, bem como de uma infraestrutura de apoio que os sustente, qualquer política de proteção da Amazônia Azul® e de suas hidrovias ficaria vulnerável a pressões externas, ilícitos internos e a um crescente espectro de ameaças híbridas.

Dessa forma, é de extrema importância a construção de políticas e estratégias governamentais que fomentem o robustecimento de uma capacidade de defesa marítima e de segurança naquela região de especial interesse. A Legislação brasileira aponta para isso, desse modo no capítulo abordar-se-ão as legislações e normas em vigor que direcionam esforços de ações para a região Norte do Brasil e verificar a estrutura naval existente no Comando do 4º Distrito Naval¹⁶ para prover as devidas defesa naval e segurança marítima.

4.1 Fundamentação legal e responsabilidades da Marinha do Brasil

4.1.1. Constituição da República Federativa do Brasil

Segundo a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (BRASIL, 1988, art. 142), compete às Forças Armadas a defesa da Pátria e a garantia dos poderes constitucionais.

Art. 142 – As Forças Armadas, “constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica”, destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa destes, da lei e da ordem (BRASIL, 1988, ART. 142).

Nesse sentido, recaem sobre a MB as responsabilidades de: empregar o Poder Naval para impedir ameaças ou agressões nas AJB; e atuar, quando acionada, na garantia da lei e da ordem em mares, rios e portos brasileiros.

Também cabe à MB a proteção de bens da União no mar, conforme descrito no Art. 20, V e VI: são bens da União “os recursos naturais da plataforma continental e da zona econômica exclusiva” e “o mar territorial” (BRASIL, 1988). Segundo o Art. 21, III, compete à União assegurar a defesa nacional (BRASIL, 1988).

¹⁶ Área de jurisdição do Com4ºDN – A área sob jurisdição do Comando do 4º Distrito Naval, que abrange os estados do Pará, Amapá, Maranhão e Piauí, corresponde a 23% do território nacional e faz fronteira com Guiana, Guiana Francesa (departamento ultramarino da França) e Suriname. O território do 4º Distrito Naval contempla 17 Organizações Militares de Terra, 11 Navios e duas aeronaves (BRASIL, [s.d.]).

Nesse sentido, verificamos que cabe à Marinha salvaguardar a soberania sobre o mar territorial, ZEE e plataforma continental, bem como proteger a exploração lícita desses recursos contra ameaças externas ou ilícitos. Dessa forma, podemos ver que tais incisos impõem a MB a integrar o instrumento militar que torna efetiva a defesa dessas áreas marítimas.

4.1.2. Lei Complementar no 97 de 1999

A Lei Complementar 97, de 9 de junho de 1999, em seu art. 1º, normatiza a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, detalhando atribuições gerais e subsidiárias de cada Força. Para a MB, tais atribuições consolidam-se em torno da defesa da Pátria, da garantia dos poderes constitucionais, da lei e da ordem, bem como de tarefas específicas de caráter marítimo e fluvial.

Essas missões constituem o pano de fundo de todas as demais responsabilidades navais, inclusive nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), que abrangem o mar territorial, a zona econômica exclusiva (ZEE) e as águas interiores.

O art. 17 elenca cinco incumbências subsidiárias particulares que gravitam direta ou indiretamente sobre as AJB:

- I – Orientar e controlar a Marinha Mercante e atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional;
- II – Prover a segurança da navegação aquaviária;
- III – Contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais relativas ao mar;
- IV – implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas;
- V – cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução (BRASIL, 1999, art. 17).

O parágrafo único do mesmo artigo designa o Comandante da Marinha como “Autoridade Marítima”, atribuindo-lhe competência exclusiva para tratar dos assuntos acima (BRASIL, 1999).

Com a alteração introduzida pela LC nº 136/2010, o artigo 16–A ampliou o escopo de atuação marítima das Forças Armadas, permitindo ações preventivas e repressivas contra delitos transfronteiriços e ambientais “na faixa de fronteira terrestre, no mar e nas águas interiores” (BRASIL, 1999). Para a MB, isso se traduz

em realizar, por meio de inspeções navais e patrulhas na AJB, revista de embarcações e ações de polícia, reforçando a vigilância sobre a ZEE e a plataforma continental.

Conforme Brasil (1999), a cooperação prevista no art. 17 V e no art. 16–A habilita operações conjuntas com Polícia Federal, Ibama e Receita Federal para combater crimes no ambiente marítimo e fluvial.

Nesse contexto, podemos concluir que a participação da MB na elaboração de políticas marítimas assegura que interesses estratégicos e de defesa sejam contemplados em iniciativas de governo, como a Política Nacional para os Recursos do Mar¹⁷. A Lei Complementar nº 97/1999 confere à Marinha do Brasil um duplo papel: instrumento militar de defesa e Autoridade Marítima estatal.

Assim, vemos que essa combinação torna a Força Naval singularmente responsável pela segurança, fiscalização e desenvolvimento das atividades nas AJB.

Assim, ao prover a segurança da navegação e garantir a aplicação das leis nas Águas Jurisdicionais Brasileiras, a MB assegura condições para o comércio, a pesquisa e a exploração de recursos, exercendo ainda, na qualidade de Autoridade Marítima, função normativa e fiscalizadora sobre a Marinha Mercante e demais atividades marítimas, o que adquire relevância estratégica crescente diante da valorização da Amazônia Azul, consolidando a soberania nacional e promovendo o uso sustentável dos recursos marinhos.

4.1.3. Política Nacional de Defesa (PND) e Estratégia Nacional de Defesa¹⁸ (END)

A Política Nacional de Defesa, aprovada em 2025, constitui o instrumento de mais alto nível do planejamento de defesa do Estado brasileiro, tendo como

¹⁷ A Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM), criada pelo Decreto no 5.377, de 17 de fevereiro de 2005, estabelece as diretrizes para o uso sustentável, o aproveitamento econômico e a proteção dos recursos vivos e não vivos existentes nas águas sob a jurisdição brasileira, com o propósito de integrar ações civis e militares visando à preservação e ao desenvolvimento de atividades que atendam aos interesses nacionais no ambiente marinho. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/decreto/d5377.htm.

¹⁸ As versões vigentes da Política Nacional de Defesa (PND) e da Estratégia Nacional de Defesa (END) e Livro Branco de Defesa Nacional consultadas na página oficial do Ministério da Defesa, correspondem à edição de 2020, que foi aprovada em 2024. Não obstante, para garantir a utilização do arcabouço estratégico mais atual, optou-se por empregar a minuta da versão de 2024 desses documentos, a qual foi aprovada em 11 de junho de 2025 pelo Senado Federal, conforme Agência Senado (2025), embora ainda não estivesse publicamente disponível para consulta formal no referido portal.

propósito orientar o preparo e o emprego do Poder Nacional para a defesa da soberania, do território e dos interesses nacionais. A PND considera o cenário internacional como dinâmico, instável e potencialmente conflituoso, com ameaças crescentes à paz e à segurança coletiva, bem como à autonomia de países em desenvolvimento. Nesse contexto, identifica-se que o Brasil possui características geográficas, econômicas e ambientais que o tornam alvo de pressões externas, inclusive sobre suas extensas fronteiras terrestres e marítimas (BRASIL, 2025a). As AJB são destacadas como área estratégica de interesse vital para o País, devido à sua dimensão, à presença de recursos naturais e à importância para o comércio exterior e a projeção internacional do Brasil (BRASIL, 2025a).

A concepção de defesa nacional expressa na PND é fundada na interação indissociável entre Desenvolvimento, Diplomacia e Defesa, com vistas à construção de uma estratégia nacional que garanta a segurança e a soberania do Estado brasileiro (BRASIL, 2025a). Essa concepção reconhece que a defesa nacional não se limita ao preparo e ao emprego das Forças Armadas, mas exige um esforço coordenado entre o Estado e a sociedade. São destacados, como pressupostos fundamentais, a proteção e integração da Amazônia ao restante do território nacional, a preservação do Atlântico Sul como zona de paz e cooperação, e a valorização da autonomia tecnológica, industrial e científica em defesa. A região Norte do Brasil, em especial, é apontada como espaço estratégico de atenção prioritária, diante de suas características geográficas singulares, da baixa densidade demográfica, da presença de riquezas naturais, potencial energético e valiosa biodiversidade, que exigem presença efetiva do Estado (BRASIL, 2025a).

Com base nesses fundamentos, a PND estabelece oito Objetivos Nacionais de Defesa: garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial; assegurar capacidade de defesa compatível com as missões constitucionais das Forças Armadas; estimular a pesquisa científica e o desenvolvimento de tecnologias e sistemas indispensáveis à defesa; preservar a coesão e a unidade nacionais; salvaguardar e proteger os brasileiros e seus interesses no exterior; ampliar o envolvimento da sociedade nos assuntos de defesa; contribuir para a estabilidade regional e para a paz e a segurança internacionais; e fortalecer a projeção do Brasil no cenário internacional e sua inserção em processos decisórios globais (BRASIL, 2025a). No que se refere à MB, esses objetivos traduzem-se na responsabilidade de manter a presença e a capacidade operativa nas AJB, garantir o controle e a

proteção das linhas de comunicação marítimas e contribuir para a afirmação da soberania nacional na região Norte, especialmente na foz do rio Amazonas, onde convergem interesses estratégicos, econômicos, ambientais e de segurança.

A Estratégia Nacional de Defesa (BRASIL, 2025b), em sua minuta de 2025, emerge como um documento fundamental que alinha o posicionamento brasileiro em questões de defesa às ações práticas necessárias para salvaguardar os interesses nacionais. O Brasil, alicerçado em princípios constitucionais como a não-intervenção, a defesa da paz e a solução pacífica de conflitos, reconhece, contudo, a instabilidade das relações internacionais e a imperatividade de um robusto preparo defensivo. A END, fundamentada na PND, orienta o Estado na consecução dos Objetivos Nacionais de Defesa (OND), enfatizando a responsabilidade social na preservação da soberania e na capacitação do País para suas legítimas aspirações. A concepção estratégica de defesa brasileira, seja em tempos de paz ou crise, baseia-se na construção de capacidades dissuasórias críveis, sem se restringir a ações meramente militares. A Defesa Nacional, nesse contexto, contribui para a Segurança Nacional ao fortalecer a dissuasão e proteger a soberania, a integridade territorial e os interesses do País. A integração regional sul-americana e o fortalecimento da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) são pilares para a consolidação da influência brasileira. A proteção dos recursos naturais na Amazônia Azul® e na Região Amazônica é uma prioridade estratégica, exigindo a intensificação da segurança marítima e a presença militar nessas áreas vitais para o desenvolvimento e a integração nacional.

Conforme Brasil (2025b), o Poder Nacional é compreendido como a interdependência entre a vontade política e os meios disponíveis para alcançar os interesses do País, sendo seu fortalecimento intrinsecamente ligado ao desenvolvimento nacional. A END direciona a aplicação desse Poder Nacional para atingir os objetivos da PND. Para tanto, o Estado deve desenvolver capacidades essenciais de forma coordenada e sinérgica, incluindo a cibernética, comunicação estratégica, coordenação e controle, desenvolvimento tecnológico, gestão da informação, logística (com ênfase na mobilidade estratégica), mobilização, projeção de poder, pronta-resposta, proteção (incluindo vigilância e controle do território, AJB e espaço aéreo), e resiliência. A manutenção de Forças Armadas modernas e prontas para o emprego, com alocação orçamentária previsível, é crucial para a resposta a agressões e para aprimorar a mobilização nacional.

No âmbito do Setor de Defesa, Segundo Brasil (2025b), o Ministério da Defesa, juntamente com a Marinha do Brasil, o Exército Brasileiro e a Força Aérea Brasileira, é responsável pelo preparo e emprego da expressão militar do Poder Nacional. A MB tem como missão preparar e empregar o Poder Naval, contribuindo para a defesa da Pátria, a garantia dos poderes constitucionais, a lei e a ordem, o cumprimento de atribuições subsidiárias e o apoio à política externa. O Poder Naval, componente do Poder Marítimo, atua no mar, em águas interiores e em áreas terrestres de interesse naval, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, para alcançar os Objetivos Nacionais de Defesa. As Tarefas Básicas do Poder Naval incluem negar o uso do mar, projetar poder, controlar áreas marítimas e águas interiores, realizar proteção marítima, prover segurança do tráfego aquaviário e contribuir para a segurança e o desenvolvimento nacional. Para cumprir essas tarefas, a MB explora capacidades estratégicas como adaptabilidade, consciência situacional, cooperatividade, expedicionária, mobilidade, permanência, poder de combate, presença, prontidão e resiliência. Áreas como a faixa de Santos a Vitória, a bacia da foz do Amazonas, a Elevação do Rio Grande e os arquipélagos e ilhas oceânicas são de especial atenção para a defesa naval e proteção marítima. A MB busca uma força naval submarina robusta, com domínio de tecnologias inerentes à operação de submarinos e seus sistemas de armas, e o desenvolvimento de sistemas remotamente operados e autônomos para emprego naval.

Em relação às Estratégias de Defesa (ED) e Ações Estratégicas de Defesa (AEDs), conforme Brasil (2025b), a END destaca iniciativas diretamente relacionadas à Marinha do Brasil e às Águas Jurisdicionais Brasileiras, bem como à Região Norte. No Objetivo Nacional de Defesa I (Garantir a Soberania, o Patrimônio Nacional e a Integridade Territorial), a ED-1 (Fortalecimento do Poder Nacional) e a ED-2 (Fortalecimento da Dissuasão) são cruciais. A AED-01, que visa desenvolver os setores estratégicos de defesa (nuclear, cibernético e espacial), é particularmente relevante, com a Marinha sendo responsável pelo Setor Nuclear. A AED-09 (Desenvolver as capacidades de monitorar e controlar o espaço aéreo, o espaço cibernético, o território, as águas jurisdicionais brasileiras e outras áreas de interesse) é diretamente ligada às responsabilidades da MB nas águas jurisdicionais. Além disso, a ED-4 (Incremento da presença do Estado em todas as regiões do País) inclui a AED-14 (Intensificar e diversificar a presença de setores governamentais, visando promover o desenvolvimento sustentável, em áreas de

baixa densidade demográfica, em especial na região Amazônica) e a AED-15 (Intensificar a integração da região Amazônica com as demais regiões do País), que demandam a atuação da Marinha em rios e vias navegáveis da Região Norte, com o emprego de meios adequados para esse ambiente operacional.

Assim, podemos inferir que essas diretrizes convergem para o fortalecimento de uma postura proativa da defesa marítima: monitorar, dissuadir e, se necessário, agir antes que ameaças se materializem nas AJB, com ênfase especial na Foz do Amazonas, porta atlântica para a Bacia Amazônica e corredor estratégico para recursos, comércio e biodiversidade da Região Norte. A análise combinada da PND e da END demonstra que a MB detém mandato claro e abrangente para preservar a soberania, a liberdade de navegação, os recursos e as infraestruturas vitais nas águas sob jurisdição nacional. A END aprofunda essa orientação ao definir capacidades, apontar áreas de interesse prioritário e prever instrumentos (bases, sistemas de vigilância, complexos navais) que consolidem a presença marítima, com destaque para o litoral setentrional e a Foz do rio Amazonas.

4.1.4. Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN)

O Livro Branco de Defesa Nacional (BRASIL, 2025c) consigna que a Marinha do Brasil (MB) é o instrumento estatal encarregado de garantir a soberania, a segurança e o uso sustentável das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), espaço de cerca de 5,7 milhões km², denominado “Amazônia Azul”. Para tal, a MB deve dispor de forças capazes de negar o uso do mar, controlar áreas marítimas e águas interiores, projetar poder, realizar a proteção marítima, prover a segurança aquaviária e contribuir para a segurança e o desenvolvimento nacional, explorando suas características de adaptabilidade, consciência situacional, cooperatividade, expedicionária, mobilidade, permanência, poder de combate, presença, prontidão e resiliência”.

No plano institucional, o LBDN (BRASIL, 2025c), reafirma o Comandante da Marinha como Autoridade Marítima, à qual cabem o controle da Marinha Mercante, a segurança da navegação, a prevenção da poluição hídrica e a fiscalização do cumprimento de leis no mar e nas vias interiores.

Conforme Brasil (2025c), a Marinha contará com navios de porte suficiente para operar e permanecer por longo tempo em alto mar, além de navios dedicados a

patrulhar o litoral e os principais rios brasileiros. A vigilância dessas extensões marítimas é ampliada pela implantação do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), concebido para integrar sensores, satélites e postos costeiros a fim de fornecer consciência situacional em tempo real.

No âmbito da capacidade material, o LBDN, conforme Brasil (2025c), relaciona projetos estruturantes, onde destacamos: Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB), que inclui o primeiro submarino de propulsão nuclear brasileiro; Fragatas classe Tamandaré (FCT); e Programa de Navios–Patrulha (PRONAPA) para atividades de inspeção naval e fiscalização do Mar Territorial, Zona Contígua e ZEE . Tais meios são dimensionados para sustentar a presença estatal constante, inclusive em “localidades remotas” das bacias fluviais do Norte.

Portanto, podemos ver no Livro Branco uma série de responsabilidades da MB, as quais convergem para uma série de funções estratégicas, regulatórias e operacionais que pretendem assegurar que o Brasil exerça plenamente seus direitos soberanos, explore de forma sustentável suas riquezas marítimas e contribua para a estabilidade do Atlântico Sul, dando enfoque especial também na região amazônica.

4.1.5. Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)¹⁹

O Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040), conforme Brasil (2020b), estabelece que a “Amazônia Azul”, conjunto das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) e das hidrovias estratégicas, é o espaço marítimo prioritário para o Poder Naval, pois concentra recursos naturais, rotas de comércio e infraestruturas críticas de alta relevância para a Nação. Nesse contexto, também apresenta duas zonas que exigem atenção defensiva reforçada: a faixa Santos–Vitória, onde se situam as maiores instalações petrolíferas, e a área marítima em torno da foz do rio Amazonas, porta atlântica da Região Norte (BRASIL, 2020b).

As responsabilidades da Marinha no interior dessas águas derivam das tarefas básicas do Poder Naval, que foram atualizadas nos Fundamentos Doutrinários da Marinha (2023), as quais balizam todas as operações de guerra naval e demandam forças equilibradas entre componentes de superfície,

¹⁹ Publicação do PEM 2040 – Conforme Xavier (2024), apesar da MB ter promulgado em 2020 o Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040), a lógica seria ter outros documentos promulgados antes desta, a fim de se ter uma sequência de encadeamento do que fazer (Política), seguida das indicações de como fazer (Estratégia), para então se conceber o plano de aplicação da estratégia.

submarinos, anfíbios e aéreos. Nesse sentido, na modernidade, além dos Combates no Mar, em função de objetivos políticos orientados pelo continente, também têm lugar os Combates pelo Mar, em virtude de todos os recursos que pode oferecer (BRASIL, 2020b). A execução dessas tarefas deve contemplar não só a defesa clássica contra atores estatais, mas também a garantia da *security* (contra ilícitos, terrorismo, pesca irregular, pirataria) e da *safety* (salvaguarda da vida humana e proteção ambiental) nos espaços sob jurisdição brasileira (BRASIL, 2020b).

Para cumprir tais atribuições, o PEM 2040 adota uma postura de defesa proativa, apoiada em consciência situacional contínua e pronta resposta. O documento destaca que o SisGAAz formará o primeiro gradiente do sistema defensivo, o controle, ao prover monitoramento integrado de toda a AJB; o segundo gradiente, a proteção, será garantido pela modernização da Força Naval (navios–patrulha, fragatas, submarinos convencionais e de propulsão nuclear, meios aeronavais e de Fuzileiros Navais) (BRASIL, 2020b). Essa arquitetura é aplicada com especial ênfase às “áreas marítimas críticas”, entre as quais a própria foz do Amazonas, cuja defesa em profundidade requer presença naval dissuasória e capacidade de reação rápida.

No âmbito do planejamento de capacidades, conforme Brasil (2020b), o capítulo 5 desse documento apresentam-se Ações Estratégicas Navais diretamente associadas à proteção das AJB. Entre elas, destacam-se:

i) programas de construção de meios (PROSUB, Fragatas Classe Tamandaré, Navio de Controle de Área Marítima, entre outros) que dotam a Força dos vetores necessários à dissuasão e à pronta resposta

ii) o Projeto SisGAAz, para vigilância e comando–e–controle de toda a área marítima; e

iii) a **Ampliação da Capacidade de Apoio Logístico**, que prevê a implantação de um complexo naval de uso múltiplo nas proximidades da foz do rio Amazonas, elevando a capacidade de negar o uso do mar, controlar áreas e projetar poder no litoral norte–nordeste. Tal esforço resultará no aumento da capacidade de defesa e de segurança da Amazônia Azul, e fortalecerá a dissuasão estratégica. Além disso, representará uma ampliação da presença da MB na região e a consequente ampliação da mentalidade marítima nacional, bem como contribuirá para o fomento da Base Industrial de Defesa e para a geração de empregos, com destaque para as iniciativas na construção civil, dentre outras.

Complementarmente, o PEM enfatiza que a defesa dos interesses marítimos brasileiros repousa também em ações de diplomacia naval, interoperabilidade com outras Forças e agências, desenvolvimento científico–tecnológico e fortalecimento da mentalidade marítima nacional, fatores essenciais para sustentar a legitimidade das ações da MB e assegurar os recursos orçamentários necessários (BRASIL, 2020b).

Desse modo, verificamos que o PEM 2040 atribui à Marinha do Brasil a responsabilidade de vigiar, controlar e defender todo o espaço marítimo sob jurisdição nacional, com foco particular na foz do rio Amazonas, por meio de um sistema integrado que combina consciência situacional (SisGAAz), presença naval efetiva (complexo logístico e novos meios) e emprego das tarefas clássicas do Poder Naval, tudo orientado por uma postura dissuasória e proativa coerente com os objetivos definidos na Estratégia Nacional de Defesa.

4.1.6 Resolução CONSUG/MD n° 17, de 17 de novembro de 2023

Conforme BRASIL (2023c), a Resolução CONSUG–MD n.º 17/2023, que aprova o Plano Estratégico Setorial 2024–2027, estabelece um conjunto de capacidades militares de defesa cuja construção orienta todas as ações do setor. Essas capacidades funcionam como vetores doutrinários que balizam o preparo e o emprego das Forças Armadas brasileiras, definindo aptidões essenciais ao enfrentamento de ameaças estatais ou não estatais, ao apoio a políticas públicas e à projeção de poder em apoio à política externa. Essas são apresentadas no item 9:

- Enfrentamento: integrar manobra e engajamento em todos os ambientes operacionais, gerando os efeitos necessários ao êxito das missões.
- Sustentação: prover apoio logístico–operacional contínuo às forças (navios, aeronaves, tropas ou combinações destes) durante o cumprimento de suas atribuições.
- Comando e Controle: gerir a cadeia de comando por meio de autoridade legitimamente investida, processo decisório estruturado e sistemas adequados.
- Domínio da Informação: compreender o ambiente operacional a partir de inteligência, vigilância, reconhecimento, meteorologia e oceanografia, garantindo insumos oportunos à decisão.
- Proteção: prevenir ou mitigar ataques contra pessoal, meios e infraestruturas críticas nacionais ou aliadas.
- Projeção de Poder: transpor a influência do Poder Militar brasileiro além das fronteiras para salvaguardar interesses nacionais ou atender solicitações internacionais legítimas.

- Pronta Resposta: empregar forças, no tempo adequado, frente a ameaças que ponham em risco os interesses do Estado.
- Apoio às Ações do Estado: atuar em diversas áreas de responsabilidade estatal, reforçando a presença e a credibilidade governamental em território nacional e no exterior. (BRASIL,2023c)

4.1.7 Cenários de Defesa 2020–2039 – Sumário Executivo

Os Cenários de Defesa 2020–2039 – Sumário Executivo, conforme Brasil (2020a), publicado pelo Ministério da Defesa, tem como propósito subsidiar o planejamento estratégico de defesa com base na identificação de fatos e situações conjunturais e estruturais que possam impactar, até 2039, a segurança e a soberania nacionais. A publicação projeta tendências e formula hipóteses sobre possíveis eventos futuros, agrupando seus efeitos em Implicações para a Segurança e Defesa²⁰ (ID). Dentre essas, destacam-se:

- ID 01, que prevê maior propensão ao uso do instrumento militar por potências tecnológicas, dada sua eficácia com baixos custos e reduzido risco político;
- ID 05, que alerta para o incremento de conflitos assimétricos e híbridos, conduzidos por atores não estatais, principalmente em áreas urbanas, com uso de infraestrutura civil e tecnologias acessíveis.
- ID 21 trata da necessidade de proteção a cidadãos e bens brasileiros no exterior, em contextos de instabilidade e hostilidade;
- ID 22 expõe a insuficiente capacidade operacional das Forças Armadas, comprometida por restrições orçamentárias e obsolescência de equipamentos;
- ID 25 aponta para possíveis fricções na América do Sul, com potencial solicitação de participação brasileira em ações de estabilização, dada sua influência regional; e
- ID 26 projeta a possibilidade de militarização do Atlântico Sul, em função da crescente competição internacional por recursos naturais, com impacto direto sobre as Linhas de Comunicação Marítimas vitais ao País. Essas implicações evidenciam a necessidade de fortalecimento contínuo das capacidades de defesa, sobretudo nas áreas marítimas e fronteiriças.

²⁰ Implicações para a Segurança e Defesa (ID) – referem-se aos possíveis impactos para a segurança e a defesa nacionais em caso de consumação e interação de Implicações Parciais para a Segurança e Defesa. Têm caráter de conclusão geral (BRASIL, 2020a).

4.1.8 Fundamentos Doutrinários da Marinha (FDM) – EMA–301

Os Fundamentos Doutrinários da Marinha (FDM), conforme Brasil (2023a), apresenta distinção entre Poder Nacional, Poder Marítimo e Poder Naval: o Poder Naval compõe a expressão militar do Estado e integra o Poder Marítimo, projetando-se no mar, nas águas interiores e em porções terrestres de interesse, com vistas a contribuir para os Objetivos Nacionais de Defesa. A partir dessa base, o FDM organiza a atuação da Força em uma cadeia lógica que vai dos Objetivos Estratégicos da Marinha (OBE), derivados da PND/END, até os Efeitos do Poder Naval, passando por Campos de Atuação do Poder Naval (CAPN), Tarefas Básicas do Poder Naval (TBPN), Posturas Estratégicas, Capacidades Estratégicas e Elementos de Força (ElmF).

O emprego naval é estruturado em quatro CAPN complementares:

- Defesa Naval – enfrentar ameaças estatais e garantir a soberania, com ênfase na prontidão, letalidade e projeção de poder;
- Segurança Marítima – assegurar o uso seguro do mar e das hidrovias, subdividindo-se em Proteção Marítima (*security*) e Segurança da Navegação Aquaviária (*safety*);
- Diplomacia Naval – apoiar a política externa por meio de cooperação, persuasão ou coerção, inclusive em missões de paz e ajuda humanitária; e
- Apoio às Ações do Estado – cooperar com outros órgãos em tarefas subsidiárias, pesquisa científica, Antártica, Defesa Civil e programas sociais. (BRASIL, 2023a).

As TBPN traduzem a missão constitucional em seis grandes funções:

- Negar o uso do mar ao inimigo;
- Controlar áreas marítimas e águas interiores;
- Projetar poder sobre terra;
- Realizar Proteção Marítima;
- Prover Segurança da Navegação Aquaviária; e
- Contribuir para a Segurança e o Desenvolvimento Nacional. (Brasil, 2023a).

Para enfrentar cenários que variam da normalidade ao conflito armado, segundo Brasil (2023a), a Marinha adota quatro posturas padronizadas: Persuasão, Cooperação, Coerção e Uso da Força; que orientam a combinação de meios e o nível de energia empregada.

Conforme Brasil (2023a), as tradicionais características de Mobilidade, Permanência, Versatilidade e Flexibilidade são desdobradas em Capacidades

Estratégicas, entre as quais se destacam: Adaptabilidade, Consciência Situacional, Cooperatividade, Letalidade, Sustentabilidade, Mobilidade e Prontidão. Tais capacidades definem os requisitos para o preparo e o emprego de Elementos de Força, conjuntos de meios e sistemas organizados para produzir efeitos específicos.

Os Efeitos do Poder Naval, conforme Brasil (2023a), vinculam CAPN e TBPN a resultados concretos, como Controle ou Negação de Áreas Marítimas, Proteção de Infraestruturas Críticas, Garantia de Linhas de Comunicação Marítimas e Fluviais e Salvaguarda da Vida Humana no Mar.

Os FDM realçam três recortes geográficos de interesse estratégico: Amazônia Azul, Ambiente Ribeirinho e Entorno Estratégico. A Foz do rio Amazonas figura como área cujo acesso marítimo deve ser permanentemente controlado, dada a sua importância para as rotas de exportação, para o aproveitamento de recursos energéticos e para a segurança da região Norte (BRASIL, 2023a).

Assim, podemos concluir que os Fundamentos Doutrinários da Marinha consolidam um arcabouço integrado de responsabilidades que vai da defesa militar clássica até o apoio ao desenvolvimento sustentável, sempre vinculado às características singulares das AJB. Na região Norte, com destaque na Foz do rio Amazonas, essas responsabilidades ganham relevo estratégico, pois ali se cruzam rotas oceânicas, linhas logísticas fluviais vitais e vastos recursos naturais, exigindo da MB capacidades de presença, vigilância, pronto emprego e cooperação interagências compatíveis com um ambiente de integração marítimo e ribeirinho.

4.1.9. Estratégia de Defesa Marítima (EDM)

A Estratégia de Defesa Marítima estabelece a orientação estratégica de mais alto nível da Marinha do Brasil para os próximos vinte anos. Seus dispositivos articulam objetivos, posturas, prioridades e meios a fim de assegurar a soberania, a segurança e o desenvolvimento nas Águas Jurisdicionais Brasileiras, com destaque para a Amazônia Azul e, dentro dela, a Foz do rio Amazonas, Margem Equatorial e toda a bacia hidrográfica amazônica (BRASIL, 2023b).

Entre os onze Objetivos Estratégicos (OBE) descritos na EDM, conforme Brasil (2023b), destacamos os que dizem respeito diretamente às AJB e à Região Norte: assegurar a soberania marítima (OBE 2); proteger as infraestruturas críticas do poder marítimo (OBE 3); preservar as Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) e

Fluviais (LCF), centradas nas bacias Amazônica e Platina (OBE 4 e 5); e atuar de forma integrada contra delitos transfronteiriços e ambientais, “principalmente na Amazônia Azul, nas LCF e na área ribeirinha de interesse” (OBE 6).

Conforme Brasil (2023b), são adotadas quatro posturas padronizadas: Persuasão, Cooperação, Coerção e Uso da Força, sendo aplicadas conforme o CAPN. Para a Região Norte, a postura recomendada é Coercitiva na Defesa Naval e na Segurança Marítima durante patrulhas e patrulhamentos nas LCF, complementada por Cooperação com órgãos federais nas ações de repressão a delitos ambientais e transfronteiriços.

As Prioridades Estratégicas, segundo Brasil (2023b), reforçam essa ênfase: DEF 1 propõe ampliar a consciência situacional marítima e fluvial na Amazônia Azul®; DEF 3 e DEF 4 tratam, respectivamente, de apoio logístico fixo e de doutrina específica para o ambiente ribeirinho amazônico; SMA 1 e SMA 2 enfatizam a expansão dos meios de patrulha e inteligência nas LCF da Bacia Amazônica.

Para cumprir tais objetivos, conforme Brasil (2023b), a MB deve cultivar dez Capacidades Estratégicas, entre elas destacamos: Consciência Situacional, Mobilidade, Permanência, Poder de Combate, Presença, Prontidão e Resiliência. Essas aptidões orientam tanto o preparo quanto o emprego dos meios, garantindo atuação eficaz em grandes extensões marítimas e fluviais.

O Conceito Estratégico da EDM, conforme Brasil (2023b), segue a lógica *ends–ways–means*: os fins são os OBE; as maneiras correspondem às posturas estratégicas; e os meios materializam-se nas capacidades estratégicas. A EDM reafirma o Atlântico Sul, com ênfase na faixa Santos–Vitória e na área marítima ao redor da Foz do Amazonas, como eixo crítico cujo acesso deve ser rigidamente controlado.

Conforme Brasil (2023b), a EDM delimita duas Linhas de Esforço para o Preparo do Poder Naval: (i) incrementar o Poder de Combate (antissuperfície, antissubmarino, defesa antiaérea, minagem e contramedidas) e (ii) ampliar a Consciência Situacional, iniciando pelo projeto-piloto do SisGAAz e expandindo-o, em ordem de prioridade, para a Elevação do Rio Grande, Ilhas Oceânicas, Foz do Amazonas, Bacia de Santos e Margem Equatorial.

As Diretrizes de Preparo e Emprego, detalhadas no futuro PCF, conforme Brasil (2023b), traduzem o Conceito Estratégico em metas, medidas e indicadores. O PCF organizará as soluções de força em Elementos de Força (Intervenção

Marítima, Proteção Marítima, Guerra de Minas, C5IVR, Desgaste, Projeção, Logística de Combate, Operações Especiais, Serviços Hidroceanográficos e Apoio à Pesquisa Antártica) vinculando cada um aos efeitos operacionais desejados.

O Dimensionamento de Força, segundo Brasil (2023b), aloca meios para garantir, entre outros efeitos, o controle da área marítima da Foz do Amazonas (Força de Intervenção Marítima) e a repressão a ilícitos na Amazônia Azul® (Força de Proteção Marítima). A Força C5IVR integra SisGAAz, SARP e SISCO para monitorar, em tempo real, regiões como a Foz do Amazonas, as Ilhas Oceânicas e a Margem Equatorial, elevando a Consciência Situacional da MB.

Assim, podemos concluir que a Estratégia de Defesa Marítima consolida a vocação marítima-fluvial do Brasil em um conjunto articulado de atribuições e responsabilidades atribuídas à Marinha do Brasil, incluindo a defesa da Amazônia Azul®, a segurança das linhas de comunicação marítimas e fluviais, a proteção de infraestruturas críticas e o combate a ilícitos. Na Região Norte, especialmente na foz do rio Amazonas, essas responsabilidades assumem caráter estratégico, exigindo presença permanente, meios operacionais adequados e consciência situacional ampliada por sistemas como o SisGAAz. A atuação da MB nessa região é fundamental para garantir a soberania nacional, a integridade territorial e a proteção de recursos naturais, reafirmando sua relevância na consolidação da presença estatal e no apoio ao desenvolvimento do País.

4.2 Responsabilidades atribuídas à MB na região Norte

A atuação da Marinha do Brasil na Região Norte do País, em especial na área da Amazônia Oriental, envolve atribuições constitucionais e subsidiárias voltadas à defesa da soberania, à segurança da navegação, à repressão a ilícitos e à presença permanente em áreas de interesse estratégico. O Comando do 4º Distrito Naval (Com4ºDN), cuja área de jurisdição compreende os Estados do Amapá, Maranhão, Pará e Piauí, conforme Figura 3, tem como missão aprestar e empregar os meios navais, aeronavais e de Fuzileiros Navais subordinados, com vistas à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e da lei e da ordem, ao cumprimento das atividades subsidiárias previstas em lei e ao apoio à política externa do Estado brasileiro (BRASIL, [s.d.]). Tal missão alinha-se às diretrizes da Estratégia Nacional de Defesa e às responsabilidades atribuídas à MB nas AJB e

nas LCM/LCF, particularmente relevantes na região amazônica.

A estrutura organizacional do Com4ºDN é composta por Organizações Militares classificadas por áreas funcionais. No grupo das organizações operativas, destacam-se o Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte, responsável pela execução de ações de patrulhamento e inspeção naval; a Estação Radiogoniométrica da Marinha em Belém, que apoia operações com informações de guerra eletrônica; o 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas, com atuação voltada para ações de presença e segurança em áreas fluviais; o 1º Esquadrão de Emprego Geral do Norte, que reúne meios aéreos de apoio; e o Centro de Hidrografia e Navegação do Norte, encarregado da produção de informações cartográficas e de segurança da navegação (BRASIL, [s.d.]). Essas estruturas operam integradas para prover o controle de áreas marítimas e ribeirinhas, com foco na prontidão e na atuação em ambientes de difícil acesso.

Na esfera do apoio logístico, atuam a Base Naval de Val de Cães, como ponto de apoio e abastecimento para navios e aeronaves, e o Centro de Intendência da Marinha em Belém, responsável pelo suporte administrativo e financeiro. O Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar compõe o eixo de ensino, sendo responsável pela formação e capacitação técnica de militares da região. No campo da saúde, o Hospital Naval de Belém assegura o atendimento médico de pessoal militar e dependentes. Quanto à Segurança do Tráfego Aquaviário, a jurisdição do Com4ºDN é exercida por intermédio das Capitânicas dos Portos do Maranhão, do Piauí, do Amapá e da Amazônia Oriental, além da Capitania Fluvial de Santarém, todas incumbidas da fiscalização do tráfego aquaviário, da habilitação de aquaviários e da prevenção da poluição e de acidentes nas vias navegáveis (BRASIL, [s.d.]).

A capacidade operativa do Com4ºDN é sustentada por um conjunto diversificado de meios navais e aeronavais. Entre os navios-patrulha, encontram-se dois da Classe Grajaú (NPá Guanabara e NPá Guarujá), um da Classe Piratini (NPá Pampeiro) e dois da Classe Bracuí (NPá Bracuí e NPá Bocaina). O Comando também dispõe do Navio de Apoio Oceânico Iguatemi, do Navio Auxiliar Pará, do Navio Hidrográfico Balizador Tenente Castelo e do Navio Hidroceanográfico Garnier Sampaio, além dos Avisos Hidroceanográficos Fluviais Rio Tocantins e Rio Xingu. No componente aéreo, o 1º Esquadrão de Emprego Geral do Norte opera com três aeronaves AH-15B Super Cougar (BRASIL, [s.d.]). Esses meios conferem à MB

capacidade de patrulha fluvial e costeira, apoio logístico, levantamento hidrográfico e mobilidade aérea, essenciais para a vigilância e o controle das rotas fluviais e marítimas da região amazônica, com destaque para a foz do rio Amazonas.

Foi conduzida uma entrevista junto ao Comando do 4º Distrito Naval, com foco em suas capacidades operacionais, desafios logísticos e atuação estratégica na região amazônica, conforme detalhado no Apêndice B deste trabalho. O questionário foi respondido pelo Chefe da Seção de Operações do Distrito, CC Renan Revoredo Ramos dos Anjos. Informações relevantes foram obtidas. Também foi realizada entrevista junto ao ComemCh no intuito de se verificar a presença de meios da Esquadra na região do Com4ºDN, conforme apresentado no Apêndice C.

O Com4ºDN destacou, entre outros pontos, a importância da Defesa Naval e da Segurança Marítima na região da foz do rio Amazonas, as dificuldades associadas à extensa faixa litorânea sob sua jurisdição e às condições hidrográficas complexas, além da necessidade de aprimoramentos no apoio logístico fixo e na modernização de meios navais e aeronavais, bem como capacidades logísticas e industriais extra-MB na região. Da análise do Apêndice C, podemos observar uma reduzida presença de meios da Esquadra na região Norte do País nos últimos 10 anos, com poucas das comissões realizadas voltadas às ações efetivas de segurança marítima.

Dessa forma, observamos que as capacidades do Com4ºDN refletem uma estrutura complexa e integrada, ajustada às particularidades geográficas e estratégicas da Região Norte. A combinação entre presença naval, patrulhamento ribeirinho, apoio logístico, ações de fiscalização e vigilância aérea permite à Marinha do Brasil cumprir com suas atribuições constitucionais e subsidiárias. Essa estrutura representa um pilar fundamental da presença estatal na Amazônia Oriental, contribuindo para a proteção da soberania, a segurança da navegação, a repressão a ilícitos transfronteiriços e o fortalecimento da autoridade do Estado brasileiro em uma das regiões mais desafiadoras do território nacional. Adicionalmente, é observada uma presença reduzida de meios da Esquadra atuando em períodos mais prolongados em ações efetivas de segurança marítima nesta região de crescente relevância para o País.

5 CENÁRIOS DE CRISE NA REGIÃO DE ESSEQUIBO E IMPLICAÇÕES PARA O BRASIL

5.1 Introdução: método, objetivos e relevância estratégica

A disputa territorial entre Venezuela e Guiana, com o epicentro na região de Essequibo, tornou-se um dos principais cenários de instabilidade geopolítica sul-americana nas últimas décadas, como indicado no capítulo 2. O acirramento do discurso militarista por parte de seus protagonistas, o fortalecimento de atores extrarregionais no norte do Atlântico Sul, a internacionalização do conflito, somadas a menções explícitas e implícitas às operações anômalas na região, podem significar riscos definitivos para a estabilidade marítima, para o trânsito de linhas de comunicação marítimas e para as próprias infraestruturas críticas brasileiras, sobretudo na faixa equatorial da Região Norte da Amazônia Azul®.

Neste capítulo tem-se como objetivo desenvolver uma análise prospectiva estruturada, com foco em eventos relacionados a ameaças à soberania e à segurança marítima brasileira, principalmente na MEB, e formular, a partir desses eventos, possibilidades concretas de atuação para a MB. Em relação à finalidade central, objetiva-se diagnosticar lacunas de capacidades estratégicas perante cenários plausíveis de escalada de crise e conflito, bem como propor diretrizes que orientem a consecução de esforços que potencializem a capacidade de atuação da MB, em coerência com as diretrizes superiores da Política Nacional de Defesa (2025), da Estratégia Nacional de Defesa (2025) e da Estratégia de Defesa Marítima (2023).

A construção das hipóteses de eventos e das Possibilidades de Atuação (PAs) baseou-se na aplicação de princípios do método de cenários estruturados de Grumbach, utilizando como base as Notas de Aula da disciplina de Estratégia do C-PEM (BRAGA; LAURO, 2025). Por limitações de escopo e tempo, a aplicação do método foi realizada de forma parcial, com inferências sustentadas por fatos históricos, indícios empíricos e tendências verificáveis, conforme descrito nos capítulos 2 a 4, bem como com a análise de um conjunto de notícias relevantes a respeito da situação de disputa pela região de Essequibo, conforme apresentado no Apêndice D, que oferecem a base factual consolidada deste estudo.

Por meio da abordagem adotada, busca-se combinar a análise geopolítica, operacional e institucional focada em eventos estratégicos relacionados à infraestrutura marítima, plataformas energéticas e rotas críticas de exportação. A premissa implícita é a de que esses vetores estão mais suscetíveis a ações assimétricas ou híbridas de atores hostis, principalmente em um ambiente de colapso da ordem regional, baseando-se nas Implicações para a Segurança e Defesa (ID), contidas no Cenário de Defesa 2020–2039 – Sumário Executivo, em especial as ID 01, 05, 21, 22, 25 e 26, conforme abordado no capítulo 4, extrapolados para a região brasileira a partir da análise de comportamento da Venezuela em relação à Guiana. A delimitação geográfica prioriza as águas jurisdicionais da Margem Equatorial; entornos marítimos Brasil–Guiana–Venezuela; e corredores marítimos entre os portos do Arco Norte e os campos offshore da Guiana.

A seguir, com base nas hipóteses de eventos construídos, são elaboradas as PAs detalhadas para a Marinha do Brasil (item 5.4), associando-as a riscos, domínios geográficos e condicionantes operacionais. Na sequência, apresenta-se uma análise das capacidades existentes da Força (item 5.5) por meio de uma análise crítica das capacidades existentes no Com4ºDN e, em seguida, recomendam-se estratégias para a capacitação da Força frente às demandas das hipóteses de cenários levantadas (item 5.6).

5.2 Metodologia de análise prospectiva: aplicação do método de Grumbach

A elaboração de hipóteses de cenários prospectivos para a defesa e segurança marítima requer uma abordagem metodológica que reconheça a complexidade, a incerteza e a politização das crises interestatais contemporâneas. Assim, neste capítulo utiliza-se uma abordagem simplificada parcial do método de cenários estruturados de Grumbach²¹, conforme Braga e Lauro (2025), para

²¹ O Método Grumbach foi desenvolvido a partir de 1996 pelo Prof. Raul Grumbach, que após realizar estudos avançados de desenvolvimento de Cenários Prospectivos na Espanha, aliou algumas ideias de autores consagrados como Igor Ansoff, Michael Porter e Michel Godet às suas próprias conclusões e às de sua equipe de pesquisa. A experiência acumulada pela equipe do Prof. Grumbach fez com que identificasse a necessidade de ampliar o conceito de planejamento estratégico com que trabalhavam para o de gestão estratégica, que contempla a atualização contínua do plano estratégico por meio do monitoramento do ambiente e de seus reflexos sobre o sistema (para o método, sistema é a instituição que elabora o plano estratégico). Essa necessidade fez com que incluíssem no método os conceitos de simulação e construção de futuro, com o propósito de orientar um futuro melhor para a instituição (sistema), com base em

identificar as variáveis estruturantes, eventos críticos e atores, bem como possibilitar a definição de quais campos da política e da estratégia são cercados pela incerteza.

A metodologia proposta por Grumbach parte do pressuposto de que “o futuro não é uma mera extensão linear das condições presentes”, mas que deve ver que “o futuro é um campo aberto de possibilidades estruturado a partir de fatores observáveis, interações entre agentes e vetores dinâmicos de transformação”. Assim sendo, a construção de cenários, nesse sentido, não pretende predizer o que o futuro será, de maneira determinística, mas fornecer ferramental analítico para a “mediação estratégica”, isto é, instrumentalizar o posicionamento para políticas públicas, decisões operacionais e planejamentos institucionais em sistemas altamente complexos e com grandes níveis de incerteza. A aplicação do método foi conduzida de forma adaptada e limitada, fazendo-se uma análise da conjuntura, utilizando dados inferenciais a partir de eventos plausíveis e extrapolações com base em fontes abertas, conforme Apêndice D, e estudos prévios descritos nos capítulos anteriores. Essa abordagem permite, ainda que de forma qualitativa, levantar hipóteses operacionais e estimar lacunas críticas, sem pretensão de previsão determinística.

Para o estudo em questão, conforme adaptação das notas de aula de Estratégia, em termos de aplicação do método, passaremos pelas seguintes etapas:

- Definição do recorte espacial e estratégico: área de interesse é a porção setentrional da Amazônia Azul, abordando as águas jurisdicionais brasileiras entre o Cabo Orange no Amapá e a foz do Amazonas, bem como os entornos da Zona Econômica Exclusiva da Guiana e da Venezuela, com reflexos diretos sobre as LCM e as rotas energéticas e logística do Arco Norte, conforme Figura 4;
- Identificação de variáveis estruturantes: consideradas variáveis como instabilidade geopolítica regional, presença militar estrangeira no hemisfério ocidental, retórica nacionalista armada, esforços para exploração de petróleo do Brasil na MEB, vulnerabilidade logística brasileira na região Norte, e condicionamento à limitação de presença naval contínua da Marinha do Brasil,

parcerias estratégicas.

Sintetizando, o Método Grumbach está fundamentado nos seguintes conceitos:

1. Planejamento estratégico com visão de futuro através de Cenários Prospectivos, empregando simulação Monte Carlo, e
2. Análise de parcerias estratégicas, levando em conta princípios da Teoria dos Jogos que permitem a Gestão Estratégica com análise de fatos novos obtidos pela inteligência competitiva (RIBEIRO, 2006).

conforme apresentado nos Apêndices B e C;

- Seleção de Eventos Geradores (sementes de futuro): com base em notícias, relatórios internacionais e análise qualitativa de fontes abertas, foram selecionadas duas hipóteses de eventos²² de alta probabilidade e impacto estratégico, utilizando-se pesquisa com especialistas, conforme Apêndice E:

- I. Ataque limitado a navios oriundos ou com destino ao Brasil e plataforma de petróleo na ZEE da Guiana que tem participação brasileira;

- II. Interceptação e possível abordagem para inspeção de navios de bandeira brasileira, ou oriundos do Brasil, ou em ZEE brasileira, por meios venezuelanos.

- Construção dos cenários estruturados: para cada evento, foi feita uma escalada crítica, onde foi realizada uma ampliação de hipótese de cenário, com causas, agentes, consequências possíveis e implicação para a atuação da MB;

- Desenvolvimento de Possibilidades de Atuação: a partir das hipóteses de eventos, foram criadas PAs que estão ampliadas, de forma crítica e detalhada, as quais articulam objetivos estratégicos, riscos e oportunidades, medidas operacionais e em conformidade com os campos de atuação do Poder Naval;

- Análise de capacidades e lacunas: entre as hipóteses de cenários construídos e as PAs, foi realizado um exercício crítico para avaliar a diferença entre as capacidades da MB e o cenário do adversário no Norte, apontando lacunas em infraestrutura, doutrina, logística e de material; e

- Projeção simplificada de probabilidade dos cenários: embora o método preveja a aplicação de uma lógica combinada entre os sistemas Delphi e uma versão qualitativa de Monte Carlo, de forma a se realizar a estimativa de grau de probabilidade para os cenários, tal sistemática não foi empregada devido às limitações de tempo e escopo. Em seu lugar foi realizada análise de conjuntura e de hipótese de cenários com base nos dados dos capítulos anteriores, dos principais fatos evidenciados por mídias de relevante prestígio, bem como utilizado o Cenário de Defesa 2020–2039 do MD e pesquisa com especialistas.

O uso dessa metodologia permite prover a base técnica mínima para organizar uma análise prospectiva tecnicamente fundamentada, além de estabelecer

²² Foram selecionadas as hipóteses de eventos, dentre as levantadas a partir da análise da conjuntura, que implicavam em maior necessidade de emprego da meios e estrutura da MB na região Norte do Brasil.

uma relação entre as variáveis operacionais e os objetivos estratégicos do Estado brasileiro, descritos nas instruções normativas de nível superior, como a Política Nacional de Defesa (2025), Estratégia Nacional de Defesa (2025), o Plano Estratégico da Marinha PEM 2040 (2020), os Fundamentos Doutrinários da Marinha (2023) e a Estratégia de Defesa Marítima (2023).

Nas páginas seguintes deste capítulo descrever-se-ão as hipóteses de cenários produzidos a partir do processo acima e, a seguir, as oportunidades para a Marinha do Brasil atuar com base nos desafios identificados.

5.3 Cenários prospectivos e eventos estratégicos construídos

A análise estratégica de cenários aplicada ao caso da defesa naval brasileira neste capítulo adere em parte ao método Grumbach como arcabouço central. A respeito de uma lógica indutiva de exploração do futuro, Grumbach propõe a identificação de estruturas latentes de transformação, chamadas sementes de futuro, cujo entrelaçamento pode gerar disrupções no sistema de segurança. Em contraste com as abordagens deterministas, a proposta de Grumbach viabiliza a construção de futuros plausíveis a partir da combinação de tendências, incertezas estruturais e eventos construtivos.

Esse processo envolve cinco fases articuladas, conforme a seguir: o diagnóstico do sistema e levantamento de variáveis críticas; a classificação das incertezas estratégicas (exógenas e endógenas); a construção de hipóteses estruturantes (cenários alternativos); a modelagem de eventos estratégicos construtivos com potencial mobilizador; e a identificação de opções estratégicas e suas implicações institucionais.

A partir dessas etapas, foram organizados dois blocos de hipóteses de cenários prospectivos distintos, com foco no entorno estratégico da Região Norte do Brasil, particularmente nas áreas marítimas entre o Amapá, a foz do Amazonas e a fronteira com a Guiana.

5.3.1 Bloco I – Situação de manutenção da crise (Cenário de baixa intensidade)

Nesta hipótese de cenário, a preposição fundamental é que, no curto e médio prazo, a controvérsia territorial entre a Venezuela e a Guiana não será

resolvida. A Venezuela continua sua linha agressiva de retórica e pequenas demonstrações de força não letal, recusando-se a envolver-se em confrontos diretos. Consequentemente, o ambiente regional permanece uma questão de tensão constante, e os atores vizinhos, incluindo o Brasil, também são forçados a reforçar sua presença e prontidão.

5.3.1.1 Hipótese central de cenário

A instabilidade diplomática e militar no eixo Essequibo–Atlântico Norte ainda persiste. O Brasil, mesmo não envolvido diretamente na disputa, também sofre os efeitos da sua evolução: há erosão da segurança marítima, corre-se o risco de desestabilização das LCMs, que implicam aumento de custos relacionados aos fretes marítimos, por necessidade de alterações de rotas, bem como no aumento de seguros de transporte, gerando impactos na economia marítima e em empresas nacionais que atuam na região de disputa e, ainda, elevação do custo de inércia estratégica.

5.3.1.2 Eventos estratégicos construtivos – Bloco I

a) Evento 1 – Incursão de navio–patrulha venezuelano em proximidade crítica à ZEE brasileira

A Venezuela realiza movimentos de incursões e de patrulhas navais na ZEE contestada com a Guiana e chega a se aproximar à ZEE brasileira, com destaque para a área situada perto de Cabo Orange (AP) e a área da Margem Equatorial Brasileira da Foz do Amazonas. Isso desafia a capacidade de vigilância da MB e questiona a capacidade do SisGAAZ e do protocolo de interceptação de ser efetivo em águas sensíveis.

b) Evento 2 – Ameaças a navios brasileiros próximos às ZEE da Venezuela e Guiana

Ameaças a navios de bandeira brasileira que relatam sobrevoos tentativas de interferência eletrônica e mensagens de intimidação por canais VHF ao transitarem próximos da Guiana ou Venezuela. Tais eventos, ainda que não caracterizem atos de guerra, reduzem a liberdade de navegação e colocam em risco a segurança do trânsito de navios de interesse na exportação brasileira nas Linhas

de Comunicações Marítimas comerciais de interesse nacional e o acompanhamento de navios civis pela MB.

5.3.2 Bloco II – Situação de escalada para conflito (Cenário de média intensidade)

As hipóteses de cenários apresentados a seguir foram construídas a partir de inferências estruturadas, conforme diretriz do método Grumbach, com base em dados abertos, análise conjuntural e sinais de comportamento estratégico. Não se trata de previsões, mas sim de construções plausíveis para fins de análise crítica de lacunas e formulação de hipóteses operacionais. O presente bloco contempla a intensificação das tensões interestatais, que se desdobrará em atos hostis de natureza limitada e seletiva com reflexo direto sobre o Brasil. A economia venezuelana, atingida tanto pela situação interna quanto pela ausência de perspectivas de reposição de seu capital diplomático no âmbito mundial e regional, passa a realizar operações coercitivas e assimétricas que visam ativos de alto valor estratégico para o Brasil.

5.3.2.1 Hipótese central de cenário

O prolongamento da crise e a intensificação da competição geopolítica na região norte do Atlântico Sul se traduzem em aumento do nível do confronto. A Venezuela procura pressionar por ataques direcionados e provocativos o redesenho das rotas e provocar um confronto com potências regionais, contestando suas posições. O Brasil é duramente atingido por ações direcionadas, envolvendo seus navios, plataformas e operadores estratégicos de mercado em operações ofensivas.

5.3.2.2 Eventos estratégicos construtivos – Bloco II

a) Evento 3 – Ataques a navios que transportam cargas brasileiras de exportação, em LCM próximas à ZEE brasileira

Dois ou três navios de bandeira brasileira, transitando nas águas internacionais nas proximidades da fronteira da ZEE nacional, serão atacados por embarcações de origem venezuelana ou por atores não estatais endossados pelos

venezuelanos. O impacto da ação terá a forma de dissuasão indireta do comércio marítimo brasileiro e a integridade do Brasil como um investidor em garantia de segurança regional.

b) Evento 4 – Ataques a infraestruturas críticas brasileiras localizadas em sua própria ZEE

Plataformas de petróleo localizadas em alguma plataforma na Margem Equatorial, exploradas pela Petrobras ou por um consórcio com participação nacional, são atacadas por ação cibernética ou remota, que sabota o funcionamento da unidade. A falta de uma doutrina de proteção avançada de Infraestruturas de críticas *offshore* é imediatamente exposta, e a MB é desafiada a responder nos domínios informacional e cibernético.

Esses quatro eventos agem como vetores de construção das duas hipóteses de cenários. Eles foram escolhidos porque mantêm: elevada internalidade com as variáveis estratégicas da região (energia, soberania, LCMs); alto poder de mobilização da estrutura decisória do Estado brasileiro; necessidade de reação a partir da MB, nos campos da Defesa Naval, Segurança Marítima e Diplomacia Naval; e possibilidade de realização sem transgressão dos limites constitucionais e internacionais do uso da força.

A partir desses eventos, no item 5.4, serão apresentadas Possibilidades de Atuação (PAs) específicas e detalhadas da Marinha do Brasil, elaboradas com base nas exigências operacionais, políticas e jurídicas de cada cenário

5.4 Possibilidades de Atuação da Marinha do Brasil (PAs)

As possibilidades de atuação (PAs) aqui descritas derivam diretamente das hipóteses de cenários simulados, e foram construídas como exercícios de formulação teórica, orientados à identificação de lacunas e oportunidades de resposta para o Poder Naval. Não se referem a planos reais, mas a modelos exploratórios aplicáveis à lógica de planejamento por cenários.

5.4.1 Bloco I – Situação de manutenção da crise

5.4.1.1 Evento 1 – Incursão de navio-patrolha venezuelano em proximidade

crítica à ZEE brasileira

As patrulhas navais venezuelanas nas proximidades da ZEE brasileira são um caso de desafio híbrido, ao mesmo tempo forte no simbolismo político e caráter provocativo, mas ainda inferior à confrontação direta. Essas invasões desafiam a capacidade de defesa de responsabilidade estatal do Brasil e desencadeiam os debates sobre o que pode ser considerado legítimo sem contradizer os princípios constitucionais da não intervenção. Nesse sentido, duas opções não–excludentes foram formuladas para a ação da Marinha do Brasil.

a) PA 1.1 – Intensificação da presença naval na faixa equatorial adjacente ao Cabo Orange e à foz do Amazonas

- Caracterização do desafio: A presença de embarcações venezuelanas nas proximidades da ZEE, mesmo que externas, representa uma ameaça à soberania marítima e aos dispositivos de segurança nacional. Trata-se de uma tentativa de encontrar e, sobretudo, impor os limites da capacidade dissuasória brasileira, composta não apenas por fragatas e submarinos, mas também pela reduzida disponibilidade naval de meios oceânicos de maior porte do Brasil na porção setentrional da Amazônia Azul.
- Contextualização do desafio: No caso da Venezuela, as estratégias de pressão geopolítica têm sugerido medidas para a legitimação da reivindicação sobre o próprio Essequibo. Nesse caso, as patrulhas navais são uma manobra de sinalização estratégica em meio à tensão diplomática. A falta de uma resposta compatível por parte do Brasil pode ser interpretada como omissão política ou vulnerabilidade operacional, que enfraquece sua posição regional.
- Espaço geográfico: Zona marítima adjacente à fronteira norte do Brasil com a Guiana Francesa, particularmente a área ao redor de Cabo Orange, ao sul, onde se estende até a foz do Amazonas, incluindo-se blocos da Margem Equatorial. Essa área é estratégica para ser monitorada a partir da passagem da circulação naval e navegação para a proteção de ativos marítimos e infraestrutura crítica do Brasil, conforme figura 4.
- Tempo: início provável a partir de 2025 e tendência de recorrência em janelas críticas de instabilidade na Venezuela ou disputas bilaterais com a Guiana.

- Duração estimada: A presença dissuasiva deve ser implementada em ciclos operacionais de média duração, de 90 a 180 dias, com avaliações periódicas de eficácia e custos logísticos.
- Avaliação de risco: A probabilidade estimada é possível, considerando-se o padrão recorrente, após 2015, de patrulhas venezuelanas e a própria valorização de demonstrações militares. Quanto ao impacto estratégico, esse é grande pois, embora não haja violação da soberania, tais incursões são prejudiciais à credibilidade da capacidade dissuasória de forças do Brasil e pressionam a segurança marítima no eixo logístico Norte. Por fim, o risco acumulado é alto, justificando o emprego de meios navais sob regras de engajamento defensivas e devidamente ancoradas na lei.
- Informações de inteligência²³: Há sinais de que a Marinha Venezuelana tenha empreendido um modelo de mobilização que se encaixe na linha de pensamento da “zona cinzenta”²⁴ onde busca estabilidade por meio da ameaça, porém sem comprometimento direto, uma vez que suas movimentações se encontram em um ambiente fora do alcance da legalidade internacional. As incursões teriam base tanto doméstica quanto regional.
- Orientação Político-estratégica: O Brasil, como eixo da presente situação, deve adotar a postura da neutralidade ativa, reforçando sua presença naval em águas jurisdicionais, sem desrespeitar normas internacionais. A medida é forma de garantir o direito soberano brasileiro e transmitir a mensagem de que está disposto a protegê-lo, sem escalar o conflito.

b) PA 1.2 – Reforço do monitoramento remoto e ampliação da cobertura do SisGAAz na faixa equatorial

- Caracterização do desafio: A capacidade de vigilância no local da Marinha do Brasil é insuficiente para o monitoramento contínuo de aproximações hostis em tempo real. Como resultado, o Brasil se mostra vulnerável a ações de

²³ As informações de inteligência contidas nesse trabalho não são resultantes de consultas a Órgãos de Inteligência da MB ou extra-MB. Tratam-se de extrapolações realizadas pelo autor, no intuito de se cumprir a análise dos parâmetros contidos nas Possibilidades de Atuação, segundo o método apresentado.

²⁴ A expressão “zona cinzenta” serve para caracterizar as diversas formas de conflitos assimétricos, dentro dos chamados conflitos de quarta geração, nos quais se situam as várias formas de insurgência e terrorismo que ultrapassam a visão binária de paz-guerra, ou seja, paz e conflito armado internacional ou conflito armado não internacional, por exemplo (PEREIRA, 2019 apud CAVALCANTI, 2020).

surpresa, além de apresentar dificuldades de provar tecnicamente bases de reivindicações territoriais para serem levadas à diplomacia.

- Contextualização do desafio: apesar do grande valor estratégico da Amazônia Azul e a crescente movimentação econômica na sua Margem Equatorial, a estruturação do SisGAAz para a margem do Amapá e faixa oceânica associada ainda não é contemplada de forma integrada e permanente. Como resultado, a estruturação desse ambiente ainda sofre inúmeras deficiências para formatar informações suficientes para antecipar ações hostis no caso de incursões navais e viabilização de ações sinérgicas com os demais órgãos de defesa e segurança.
- Espaço geográfico: toda a extensão da costa norte, desde o litoral amapaense até a porção oriental do Pará, envolvendo espaços de projeção marítima das principais bacias sedimentares sob a concessão da ANP.
- Tempo: o incremento deste sistema de vigilância deve ser encarado com caráter de urgência, com execução a partir do ano de 2025 e expectativa de maturação entre 2027 e 2030.
- Duração estimada: trata-se de uma capacidade permanente, e a manutenção operacional dela deverá ser permanente e custeada linearmente ao orçamento ordinário da Marinha e articulado com o Ministério da Defesa.
- Avaliação de risco: Com probabilidade estimada provável, persistem lacunas críticas de vigilância na faixa equatorial, especialmente no Amapá e no oeste do Pará, dada a ausência de nós estruturantes do SisGAAz. O impacto é grande, pois a falta de detecção precoce compromete a resposta operacional e debilita a produção de provas em foros internacionais. O risco acumulado é alto, uma vez que a vulnerabilidade estrutural prolongada compromete a segurança regional, mesmo em cenários de baixa intensidade.
- Informações de inteligência: As fontes técnicas sugerem a patrulha venezuelana de forma sistemática e ao uso de embarcações menores, com baixa capacidade de detecção pelos sensores navais convencionais. Pode haver o uso de drones e sinais de interferência eletrônica.
- Orientação Político–estratégica: A expansão do SisGAAz deve ser considerada uma política de Estado, vinculada à defesa da soberania marítima, à segurança energética e à proteção das linhas de comunicações.

Não é um processo de reação bélica, desde que se trate de um mecanismo de controle territorial e significado pela capacidade do Estado.

5.4.1.2 Evento 2 – Ameaças a navios brasileiros próximos à ZEE da Venezuela e Guiana

Essa crescente instabilidade na região marítima entre a Venezuela e a Guiana, potencializada pela militarização do discurso e do imaginário do governo venezuelano, tem gerado um ambiente cada vez mais beligerante para a navegação comercial internacional. Embora o Brasil não seja ator direto no conflito em torno do Essequibo, a circulação, na referida ZEE disputada, de embarcações de pavilhão nacional, é acompanhada por episódios de advertência eletrônica, intromissões em sistemas de comunicação, de ações híbridas de intimidação aérea e naval. Esse enquadramento de pressão indireta demanda respostas proporcionais e jurídicas e demanda, em especial, a defesa da navegação em águas internacionais.

A seguir, são apresentadas duas PAs para a MB, elaboradas para enfrentar esse tipo de desafio, com base nos parâmetros metodológicos do planejamento.

a) PA 2.1 – Estabelecimento de Protocolo de Proteção Naval a comboios mercantes em rotas críticas

- Caracterização do desafio: Ameaças de natureza não convencional aplicadas contra navios civis brasileiros sinalizam a existência de uma zona de insegurança funcional nas rotas marítimas dos portos do Arco Norte e de outros portos nacionais até os mercados do Atlântico Norte, e, potencialmente, o Caribe. A inexistência de escoltas ou de medidas institucionalizadas de proteção passiva mostra o grau de exposição do comércio exterior nacional e desprotege a diplomacia brasileira, como garantidora regional da liberdade de navegação.
- Contextualização do desafio: Em meio à rivalidade geopolítica, Estados revisionistas recorrem às táticas assimétricas e ambíguas, desde advertências eletrônicas, aproximações provocativas de aviões ou navios de guerra até interrupções de sinais de GPS, com a finalidade de criar zonas cinzentas da operação. A reação brasileira deve refletir a legislação internacional sobre o mar, a concordância sobre a segurança de tráfego e a

real viabilidade da MB para manter o patrulhamento do mar estendido.

- Espaço geográfico: Rotas comerciais entre os portos do Arco Norte e o arco Atlântico ao norte da costa da Guiana, incluindo áreas de passagem externas à ZEE da Venezuela.
- Tempo: registros ocorrem desde 2022 com tendência a escalar a partir de 2025, especialmente devido à deterioração política da Venezuela.
- Duração estimada: curto a médio prazo com a possibilidade da montagem de uma política nacional de proteção naval em rotas delimitadas durante fases críticas de instabilidade, de 12 a 36 meses.
- Avaliação de risco: Com probabilidade possível, incidentes envolvendo embarcações civis são considerados plausíveis, dados os padrões assimétricos de ação da Marinha Venezuelana e a incapacidade da força naval brasileira de cobrir a área regularmente. O impacto estratégico é grande, uma vez que essas ações afetam diretamente as exportações e a reputação internacional do Brasil. O risco acumulado é alto, exigindo atenção imediata às medidas de prevenção de escalada, como protocolos de proteção naval e dissuasão não agressiva.
- Informações de inteligência: Fontes abertas e específicas de operadores logísticos têm alertado sobre mais incidentes de natureza híbrida, com equipamentos de comunicação originários de terceiros países. Interferência de rádio tem sido registrada perto dos corredores usados por embarcações brasileiras ao cruzar o setor marítimo ao norte da Guiana.
- Orientação Político–estratégica: A escolha estratégica de ação deve priorizar a neutralidade proativa, baseando-se no princípio da livre navegação. A MB deve ter regras de engajamento limitadas, com a função de proteção indireta e atuando sob regime de coordenação com o setor privado, sem afronta direta, e mantendo sua legitimidade para os termos do direito internacional.

b) PA 2.2 – Fortalecimento do COMPAAz como centro de coordenação interagências para resposta a ameaças híbridas no eixo logístico Norte.

- Caracterização do desafio: A elevação das ameaças híbridas a navios mercantes brasileiros em rotas próximas às zonas de interesse geopolítico da Venezuela e da Guiana impõe à MB o desafio de liderar a articulação

interinstitucional para resposta a incidentes em ambiente marítimo de interesse nacional. A consequente ausência de protocolos eficazes de integração entre os entes civis e militares enfraquece a capacidade de resposta a interferências não convencionais, como guerra eletrônica, bloqueios informacionais e intimidações à navegação, que afetam significativamente o transporte marítimo.

- Contextualização do desafio: as rotas comerciais que têm como destino ou origem os portos do Arco Norte, ao passar pelas águas próximas à ZEE da Guiana e Venezuela ficam sujeitas a operações que utilizam *spoofing* de sinal²⁵, zonas de sombra eletrônica e abordagens agressivas não identificadas. Em razão da inexistência de vigilância permanente, essas ações comprometem a navegação segura e requerem articulação entre COMPAAz, Itamaraty, ANTAQ, ANP, Receita Federal, IBAMA e operadores privados para assegurar resposta integrada, sob liderança da MB.
- Espaço geográfico: A faixa oceânica e de águas internacionais entre o norte do Brasil e os acessos ao Caribe e Atlântico Norte, caracterizadas como as rotas mais utilizadas por navios com carga brasileira à América do Norte e Caribe, bem como as áreas litorâneas entre Amapá e Maranhão.
- Tempo: no curto prazo (2025–2027), há a necessidade de fortalecer o COMPAAz como um elo de articulação, processo que deverá ser iniciado com protocolos e exercícios conjuntos com instituições civis.
- Duração estimada: a estruturação de uma resposta operacional interagências se desenrolará em um processo de fases contínuas, com ciclos de capacitação e expansão institucional, tornando-se um pilar permanente da política de segurança marítima até 2035.
- Avaliação de risco: probabilidade estimada possível, devido ao agravamento das ameaças híbridas, conforme simulações que permeiam as variáveis de ausência de vigilância persistente, precedentes de interferência eletrônica, aumento da dependência das rotas do Arco Norte e falhas na integração civil–militar. O impacto, por sua vez, foi classificado em grande, uma vez que afeta

²⁵ *Spoofing* refere-se à transmissão deliberada de sinais falsos para enganar os receptores do Sistema Global de Navegação por Satélite (GNSS). Ao contrário da interferência, que bloqueia os sinais GNSS por completo, o *spoofing* engana o receptor para que calcule uma solução de posição, velocidade ou tempo (PVT) falsa. Esse erro pode causar sérias consequências na aviação, navegação marítima, veículos autônomos, operações militares e infraestruturas críticas (SBG SYSTMS, [s.d.]).

a continuidade logística, a confiança dos operadores privados e a soberania estatal sobre o domínio marítimo. Portanto, o risco acumulado é alto, podendo ser mitigado a partir do reforço institucional do COMPAAz, com aumento de coordenação com os entes federais e os setores privados no âmbito da atividade marítima.

- Informações de inteligência: há registros de embarcações civis alterando rotas por percepção de risco, perda temporária de sinal AIS e falhas de posicionamento comumente atribuídas a interferências externas. Eventualmente, casos registrados de maneira dispersa por agentes da ANTAQ, operadores de terminais e armadores. Nenhum deles centralizado em uma estrutura técnica apropriada para consolidação da consciência situacional. O COMPAAz apresenta estrutura adequada para esta função.
- Orientação Político–estratégica: fortalecimento do Estado brasileiro como elemento coordenador da segurança marítima em tempo de paz pelo emprego do Poder Naval em funções de liderança técnica e operacional, sem emprego em escalada militar. A diretriz estratégica alinha-se à EDM (2023) e ao objetivo da MB de promover a “Segurança Marítima” por meio de ações permanentes de proteção do tráfego mercante e mitigação de riscos e articulação institucional.

5.4.2 Bloco II – Situação de escalada para conflito

5.4.2.1 Evento 3 – Ataques a navios com cargas de exportação brasileira em LCM próximas à ZEE do Brasil

Esta hipótese de evento é uma escalada tática por parte da Venezuela ou de atores sob sua influência, com ações hostis diretas contra navios civis brasileiros que trafegam em rotas internacionais adjacentes à ZEE nacional. Embora não tenha havido ato de força no território brasileiro, a ação significa uma ameaça direta à liberdade de navegação, à segurança de nosso comércio exterior e a credibilidade do País como potência regional empenhada na manutenção da estabilidade do Atlântico Sul.

- a) PA 3.1 – Operação de proteção naval contínua em corredores

estratégicos de exportação

- Caracterização do desafio: A ocorrência de ataques ou meras tentativas de abordagem de navios de bandeira brasileira constitui uma ruptura nos padrões de dissuasão regional e sugere fragilidade na capacidade estatal de resposta. O problema é ainda mais grave em relação a embarcações com cargas especificamente estratégicas, como grãos, minérios, combustíveis ou produtos industriais, que compõem parcela expressiva das exportações provenientes de regiões dos portos do Arco Norte.
- Contextualização do desafio: O cenário parte do agravamento do isolamento social internacional da Venezuela e da ampla utilização de táticas de coerção não convencionais e de impacto psicológico, com efeitos materiais reais. Dessa maneira, com meios leves e velozes, a Marinha venezuelana pode seguir a lógica da Menor Potência, a qual não permite, num primeiro momento, a necessária e apropriada atribuição de autoria direta. Além disso, a ausência de escolta, infraestrutura permanente ou protocolos logísticos no Norte significam mais tempo de resposta ao Brasil.
- Espaço geográfico: Corredores marítimos entre os portos do Arco Norte e o Atlântico Norte, principalmente nas áreas condicionais à ZEE brasileira e entre o paralelo 2°N e o paralelo 16°N, conforme Figura 4.
- Tempo: Projeção entre 2026 e 2030, em conjunturas de instabilidade político-militar venezuelanas cíclicas ou de pressão internacional sobre o regime de Caracas.
- Duração estimada: 60 a 180 dias sustentados por ciclo, passível de extensão em caráter provisório em função da duração da crise regional e da análise do escalonamento de risco.
- Avaliação de risco: Probabilidade possível, decorre da convergência da doutrina coercitiva do Estado venezuelano, baixa presença naval brasileira e importância crítica das rotas comerciais. O impacto estratégico a ser gerado por ele é grande, visto que prejudica a liberdade de navegação, interrompe as cadeias logísticas e mancha a reputação brasileira como ator marítimo de confiança. O risco acumulado é alto, com uma tendência de incremento, caso as medidas do poder naval e da diplomacia de defesa não sejam sincronizadas.

- Informações de inteligência: Desde 2020, a Marinha venezuelana adotou uma doutrina de negação de acesso em áreas marítimas sensíveis. Além disso, Fontes abertas e informes apontam o treinamento de forças de interdição e vigilância de rotas comerciais.
- Orientação Político–estratégica: A ação da MB deve ser orientada por princípios de proporcionalidade, legalidade internacional e defesa da soberania marítima em sentido amplo. A operação de proteção deverá ser ativada a partir de decisão do Poder Executivo Federal, que possua respaldo em normas internacionais e que permita a coordenação com alguns atores privados, principalmente operadores logísticos e consórcios de exportação.

b) PA 3.2 – Emprego de Grupo Tarefa (GT) naval temporário sob liderança do Com4ºDN

- Caracterização do desafio: A carência de uma estrutura logística e operacional forte ao norte do País torna a reação da MB lenta em caso de agressão direta a sua frota mercante. A obrigatoriedade de deslocar e manter temporariamente meios da esquadra, sediada em Itaguaí, Rio de Janeiro e Niterói, impõe limitações de tempo e raio de ação, enfraquecendo a projeção de capacidade de força imediata.
- Contextualização do desafio: Diante do agravamento da crise entre Venezuela e Guiana, inevitável será o efeito colateral sobre o Brasil, considerado pela comunidade internacional um aliado da estabilidade e tecnicamente parceiro da Guiana. Com base na previsão de novos ataques às embarcações brasileiras, enxerga-se na formação de um grupo tarefa naval sob “comando regional” uma alternativa operacional eficaz de resposta rápida, ainda que temporária.
- Espaço geográfico: Zonas oceânicas entre o Amapá e os corredores de passagem internacional ao norte da foz do Amazonas, com capacidade para cobertura estendida além das 200 milhas náuticas.
- Tempo: mobilização emergencial projetada a partir de 2026; reavaliações táticas a cada novo ciclo de ameaça ou ataque confirmado.
- Duração estimada: missões temporárias com permanência entre 30 e 90 dias; prorrogação de missões caso a avaliação da ameaça recomende.

- Avaliação de risco: Com probabilidade estimada possível, esta PA decorre da limitação de meios do Com4ºDN, da importância crescente da Margem Equatorial e da expectativa por respostas rápidas a incidentes. O impacto é grande, pois a ausência de prontidão compromete embarcações comerciais e a legitimidade do Brasil como provedor regional de segurança. O risco acumulado é alto, exigindo medidas estruturantes para reduzir vulnerabilidades em cenários de resposta rápida.
- Informações de inteligência: Há indicações de inteligência para atividades não rotineiras de embarcações militares operando com o transponder inativo em áreas próximas às rotas comerciais do Arco Norte. Relatórios operacionais incluem comunicações não identificadas e desvios de curso de embarcações civis por risco percebido. Sinais de radar de longa distância, potencialmente endereçados a áreas sobre e próximas da ZEE brasileira, foram detectados por monitoramento passivo.
- Orientação Político–estratégica: Devido ao aumento das ameaças à navegação brasileira em rotas críticas da parte norte do Atlântico sul–americano, deve–se adotar postura de neutralidade ativa, reforçando sua capacidade de presença e defesa naval, sem a necessidade de escalada militar. A constituição de um GT sob o Com4ºDN justifica–se pela necessidade de garantir a liberdade de navegação e resguardar os interesses nacionais diante de pressões assimétricas e comportamentos hostis, mantendo a estabilidade regional na MEB sob as mesmas regras de engajamento defensivas, disposições de interoperabilidade e legitimidade internacional.

5.4.2.2 Evento 4 – Ataques a infraestruturas críticas brasileiras localizadas em sua própria ZEE

A vulnerabilidade das infraestruturas críticas marítimas localizadas na Margem Equatorial, especialmente plataformas de petróleo e LCM, representa uma lacuna estratégica para as Forças Armadas brasileiras no contexto do desenvolvimento das áreas circundantes. Embora a ameaça contra elas seja assimétrica e não convencional, exige uma resposta militar da capacidade dissuasiva real, com base no emprego ativo de navios-escolta e submarinos em áreas mais amadas. O reforço de medidas passivas, sem resposta a ações

ofensivas persistente e sofisticada, não será suficiente.

a) PA 4.1 – Mobilização de Grupo–Tarefa naval de superfície e submarino para defesa ativa da ZEE e dissuasão avançada.

- Caracterização do desafio: Nesse cenário, uma possível sabotagem, ataque cibernético ou abordagem hostil aos campos ou plataformas de petróleo e seus sistemas de suporte na ZEE brasileira exige uma resposta com credibilidade operacional e projeção estratégica. O desafio, portanto, é o de proteger os próprios ativos *offshore* e dissuadir, de maneira contínua e sistemática, outras tentativas hostis futuras. O que exige, mais uma vez, a capacidade de demonstrar que o Brasil é capaz de defender sua soberania marítima, prontamente e com flexibilidade tática.
- Contextualização do desafio: Diante da falta de presença militar permanente com meios de maior porte na região ao Norte, os modos de operação da Venezuela ou de agentes por ela influenciados atuam por meio de vetores híbridos e de oportunismo. As tensões entre Guiana e Venezuela projetam instabilidade para áreas próximas ao Brasil e consórcios energéticos internacionais na região acirram seu valor geopolítico com desconfiança internacional que não pode ser vencida pela diplomacia.
- Espaço geográfico: Blocos de exploração da Margem Equatorial (bacia da foz do Amazonas) e zonas oceânicas adjacentes entre 100 e 200 MN da costa, com capacidade de interceptação além da linha de visada costeira. Integram áreas de suporte logístico no entorno de Belém, Macapá e São Luís.
- Tempo: trata-se de uma medida emergencial e preventiva, que exige ativação imediata do primeiro grau diante de incidente comprovadamente ocorrido ou com informação de ameaça iminente, mas com projeção a partir de 2026.
- Duração estimada: pode ser desenvolvido um ciclo de emprego inicial de 60 dias e renovação cíclica, ou desdobrar em presença naval rotativa enquanto o risco existir.
- Avaliação de risco: Com uma probabilidade possível, esta PA contempla a ameaça de ataques a infraestruturas críticas perpetradas por agentes estatais ou não–estatais relacionados à Venezuela. O impacto estratégico é catastrófico, já que uma paralisação de operações energéticas impactaria

fortemente a economia e afetaria a credibilidade internacional do Brasil. O risco acumulado se demonstra alto, o que demanda recursos navais de maior porte e autonomia para se garantir dissuasão eficaz.

- Informações de inteligência: Há ainda sinais de alerta referentes a tentativas de interferência em sistemas de controle *offshore*, bem como relatórios técnicos de drones sobrevoando zonas de segurança marítima. Além disso, avaliações de ações de emprego militar mostram que a patrulha de superfície por si tem uma capacidade dissuasória muito pequena em longas distâncias sem a proteção de navios escoltas ou a presença de submarinos.
- Orientação Político–estratégica: A presença de um Grupo–Tarefa naval, composto por fragatas, corvetas, navios–patrulha oceânicos (NPaOc) e submarinos, projeta o poder naval sem violar marcos legais e reforça a legitimidade defensiva do Brasil perante parceiros internacionais. A ação reforça a posição brasileira como potência marítima estabilizadora no Atlântico Sul, sob princípios de dissuasão ativa e prontidão estratégica.

5.5 Análise de capacidades e lacunas operacionais da Marinha do Brasil na Região Norte

O problema central é que o enfrentamento dos desafios estratégicos impostos à soberania marítima brasileira na região norte, em especial na faixa equatorial da Amazônia Azul, depende de um conjunto coerente e adequado de capacidades operacionais para a MB, compatíveis com as ameaças identificadas e com os objetivos estratégicos nacionais. A eficácia do Poder Naval, conforme doutrina oportunamente registrada nos FDM (2023), expressa-se na convergência entre planejamento, prontidão, presença e projeção. No entanto, a equação recém–apresentada somente é adequadamente representada quando se consideram os meios existentes, os arranjos logísticos disponíveis, o domínio da informação e a integração com outras agências de Estado. A análise das capacidades da Marinha do Brasil, portanto, deriva diretamente das demandas simuladas nos eventos estratégicos e PAs elaboradas, funcionando como exercício crítico de diagnóstico operacional com base em hipóteses de emprego realistas, ainda que não ocorridas.

De acordo com a EDM (2023), o Poder Naval deve garantir a soberania marítima do Brasil (Objetivo Estratégico da Marinha – OBE 2), proteger instalações

críticas do poder marítimo (OBE 3), manter as linhas de comunicação marítimas e fluviais (OBE 4 e 5), e, de forma integrada, agir contra delitos transfronteiriços e ambientais (OBE 6). Todos esses objetivos estão relacionados com as Prioridades Estratégicas da Defesa Nacional, que, por sua vez, são executadas por meio das tarefas básicas do Poder Naval: negar o uso do mar, controle de áreas marítimas, proteção marítima, segurança da navegação aquaviária e contribuir para a Segurança e Desenvolvimento nacional.

Para que esses objetivos sejam cumpridos, a EDM (2023) estabelece dez capacidades estratégicas fundamentais, dentre elas: Adaptabilidade, Consciência Situacional, Mobilidade, Permanência, Poder de Combate, Presença, Prontidão e Resiliência. A Ata nº 17 do CONSUG–MD (2023), que aprova o Plano Estratégico Setorial 2024–2027, conforme apresentado no capítulo 4, define seis capacidades militares de defesa prioritárias: Enfrentamento, Sustentação, Comando e Controle, Domínio da Informação, Proteção e Pronta Resposta. Com base nesses marcos conceituais, torna-se possível analisar a aderência da estrutura da MB no Com4ºDN às exigências do teatro estratégico da Margem Equatorial. Analisar-seão algumas destas capacidades:

a) Presença e Permanência Naval: lacunas estruturais e operacionais

A presença naval na Região Norte não é garantida continuamente por questões estruturais e logísticas. Os meios navais do Com4ºDN são predominantemente navios–patrulha e embarcações auxiliares de pequena capacidade, conforme apresentado no capítulo 4 e no Apêndice B, que não possuem grande autonomia e foram originalmente concebidos para serem empregados em águas costeiras e interiores. A baixa disponibilidade de meios de maior porte e poder como submarinos, fragatas, corvetas ou navios–patrulha oceânicos presentes de forma contínua nessa região de destaque no Norte do País, conforme apresentado no Apêndice C, compromete a oferta de uma presença oceânica dissuasiva, prevista e necessária para um hipotético aumento da tensão local, conforme os cenários simulados neste capítulo.

Além disso, a indisponibilidade de uma infraestrutura de apoio logístico adequada para meios de maior porte, como instalações de manutenção, reabastecimento e comando avançado, evidencia que qualquer projeção de força com o mínimo de relevância para o Sudeste, aumentando o tempo de resposta,

comprometendo, dessa forma, a capacidade de prontidão e a permanência prolongada, em plena capacidade, na área, não atendendo vários requisitos propostos pela EDM (2023) e Ata nº 17 do CONSUG–MD (2023), no que se refere ao desdobramento expedito, a presença em profundidade e a sustentação logística, que, conforme aqui ponderado, presume-se regionalizada.

b) Vigilância marítima e consciência situacional: deficiência de sensores e integração

A Consciência Situacional Marítima, conforme descrito na EDM (2023), é crítica para a moderna estratégia de defesa marítima. Na faixa equatorial setentrional, entre o litoral do Amapá e a foz do Amazonas, a vigilância permanente ainda é fragmentada. Embora o SisGAAz esteja previsto como o sistema estruturante, ele ainda não possui efetivamente cobertura da região. A falta de nós fixos de sensores, cobertura integrada com a área civil e taxa de vigilância aérea consistente evidenciam uma lacuna crítica na capacidade de vigilância permanente.

Nesse sentido, o cenário não compromete apenas a detecção precoce das ameaças, mas também as capacidades de coletar evidências técnicas capazes de subsidiar ações diplomáticas e jurídicas em ambientes internacionais. Por fim, o cenário faculta a capacidade de monitorar e identificar ameaças híbridas ou assimétricas, a exemplo de embarcações civis em situação de anormalidade, ações de sabotagem ou bloqueios informacionais. Dessa forma, percebe-se que a lacuna compromete capacidades evidenciadas como o Domínio da Informação e a Pronta Resposta, de acordo com a Ata nº 17 do CONSUG–MD (2023).

c) Comando e Controle: centralização e carência de estrutura avançada

A estrutura de comando da MB no Norte permanece excessivamente centralizada em Belém, onde estão instalados o Com4ºDN e o Grupamento de Patrulha Naval do Norte, subordinado a esse. Além das funções administrativas e operacionais, a unidade não dispõe, atualmente, de uma infraestrutura de comando expedita com capacidade de articular operações complexas, apresentar prospecção em tempo real, incluindo ações multidomínio. Dessa forma, em caso de escalada de crise a conflito, a tomada de decisão e a coordenação da resposta demandariam o envolvimento de centros de comando distantes, como o Comando de Operações Navais (ComOpNav) e o Comando-em-Chefe da Esquadra (ComemCh),

aumentando o risco de desarticulação entre níveis político, estratégico e tático-operacional. A necessidade de robustecimento de uma estrutura de comando e controle no Norte se faz necessária para atender os requisitos de capacidades de Comando e Controle, Domínio da Informação, Pronta resposta, Consciência Situacional descritas na Ata nº 17 CONSUG–MD (2023) e EDM (2023), especialmente, com relação a efetividade da articulação interagências.

d) Defesa de infraestruturas críticas e proteção logística

As análises das hipóteses de cenários prospectivos evidenciaram a alta exposição das infraestruturas marítimas e energéticas brasileiras na ZEE Norte. Plataformas *offshore* de exploração de petróleo, sistemas de cabos submarinos de telecomunicações e linhas de comunicação marítimas são ativos de valor estratégico crescente, mas não dispõem, atualmente, de protocolos dedicados de proteção naval nem de resposta integrada a ataques híbridos. A atuação da MB permanece, em grande medida, limitada à proteção de rotas e patrulhamento preventivo, carecendo de incremento de doutrina específica voltada à defesa de infraestruturas críticas em ambiente marítimo, bem como a necessidade de abranger novos meios especializados, como embarcações com capacidade de suporte aéreo e cibernético e veículos autônomos marítimos ou aéreos, para operar nesse tipo de ambiente. A capacidade de enfrentamento e proteção, embora prevista nos documentos estratégicos, ainda se apresenta como uma lacuna na região Norte em termos de meios ou protocolos articulados com agências civis.

e) Sustentação e apoio logístico: gargalo crônico de capacidade operacional

A capacidade de sustentação logística, definida como essencial para a projeção de poder e continuidade das operações navais, encontra seu principal gargalo na ausência de infraestrutura permanente e dedicada à operação de meios de médio e grande porte. O projeto do Complexo Naval da Foz do Amazonas, embora previsto no Plano Estratégico da Marinha 2040, permanece não implementado, o que inviabiliza a instalação permanente de meios navais oceânicos, como fragatas, corvetas ou submarinos.

A ausência de capacidade robusta de docagem, reparo e apoio a navios-escolta e submarinos obriga o redirecionamento de tais meios para áreas mais distantes como Rio de Janeiro ou Salvador, comprometendo a resiliência e a

prontidão prolongada, ambas exigidas nos cenários simulados.

Dessa forma, de acordo com o anteriormente exposto, a MB, embora tenha diretrizes estratégicas bem definidas e uma doutrina coerente com os imperativos nacionais, ainda não conta com capacidades para atuar de acordo com o que lhe impõem os cenários prospectivos. Sua assimetria estrutural em termos de presença naval, vigilância, comando e controle, defesa de infraestruturas críticas e sustentação logística ameaçam a prontidão, a permanência e a projeção do Poder Naval no eixo setentrional da Amazônia Azul. A distância entre as capacidades previstas nos documentos normativos, sobretudo a Estratégia de Defesa Marítima (2023), os princípios doutrinários, a Ata nº 17 do CONSUG–MD (2023) e os meios efetivamente disponíveis na região demonstram que é preciso reorientar a prioridade dos investimentos e o desenvolvimento operacional para a perseguição desse desiderato que se desdobra como um crescente interesse nacional. É com base nesse quadro que o próximo item tratará de apresentar recomendações estratégicas para a capacitação da MB, de maneira a consolidar sua presença dissuasiva e garantir a soberania nacional sobre a Margem Equatorial brasileira.

5.6 Recomendações de capacidades prioritárias para a Marinha do Brasil

A consolidação da presença estratégica do Brasil na Região Norte, sobretudo na faixa marítima da Margem Equatorial, impõe à Marinha do Brasil o desenvolvimento de suas capacidades operacionais conforme orientações da EDM (2023), dos FDM (2023) e da Ata nº 17 do CONSUG–MD. Através da avaliação crítica dos cenários prospectivos, foi possível constatar a presença de vulnerabilidades significativas nos segmentos de campo de dissuasão naval, segurança de infraestruturas críticas, capacidade de vigilância marítima e comando e controle, bem como as limitações logísticas estruturais, que dificultam a realização plena das funções do Poder Naval na Região Norte.

As recomendações apresentadas a seguir são fruto da análise de hipóteses de cenários e eventos inferenciais, construídos a partir de possíveis ameaças ao entorno marítimo da Região Norte. Como tal, visam orientar de forma propositiva o planejamento de médio e longo prazo da Marinha do Brasil.

5.6.1 Capacidade de presença e dissuasão naval contínua na Margem

Equatorial

A primeira prioridade recai sobre a capacitação do Com4ºDN para realizar manutenção de presença naval permanente e dissuasiva, mediante movimentação rotativa de meios de maior porte e autonomia. Entre eles temos: fragatas, incluindo as da classe Tamandaré, quando disponíveis; corvetas; navios–patrulha oceânicos; e submarinos convencionais. A presença desses meios é necessária para controlar áreas oceânicas de interesse, proteger plataformas de petróleo e gás *offshore* e demonstrar força em situações de escalada que exigem presença e projeção do poder naval, conforme determinado pela Ata nº 17 do CONSUG–MD (2023). No entanto, os referidos meios de força operativa não atuarão de modo efetivo se a infraestrutura de apoio logístico em terra não atender às suas necessidades.

5.6.2 Capacidade de defesa de infraestruturas marítimas e resposta a ataques híbridos

Diante das lacunas de capacidades, tais como de proteção e pronta resposta, recomenda-se o desenvolvimento de doutrinas de defesa de infraestruturas críticas marítimas específicas, com foco em plataformas petrolíferas, sistemas de cabos submarinos e linhas de comunicação marítimas. A atuação em ambiente híbrido também pode exigir do País a necessidade de instaurar adoção de protocolos interinstitucionais com Petrobras, ANP e Ministério da Defesa; sistemas autônomos de vigilância e defesa cibernética; e navios com capacidade de suporte aéreo e lançamento de drones embarcados, que também contenham capacidades de resposta multivetor.

5.6.3 Capacidade de vigilância persistente e consciência situacional integrada

A expansão e modernização do SisGAAz na faixa equatorial é desejável, senão indispensável. É necessário ampliar a malha de sensores de longo alcance e integrar, em tempo real, as informações provenientes de: plataformas fixas e móveis da MB; satélites e aeronaves, tripuladas ou autônomas; dados civis oriundos da ANTAQ, ANP e empresas privadas operando na região. O robustecimento de capacidades de consciência situacional e comando e controle, como a criação de

um centro regional integrado de consciência situacional marítima, ligado ao COMPAAz e subordinado ao Com4ºDN, é importante no sentido de prover antecipação de detecção de ameaças e orientar respostas coordenadas em tempo de paz e crise, o que permitiria a articulação entre domínios operacionais e civis, devendo ser considerado como vetor central de aprimoramento da CSM, inclusive com competências ampliadas para coordenação em tempo real de ações de resposta a ameaças híbridas.

5.6.4 Capacidade de prontidão e logística de sustentação

Existem desafios significativos para a MB no Norte do País em matéria de infraestrutura logística. Grandes navios como fragatas, corvetas e submarinos requerem apoio especializado que não está disponível na região, de modo a prover apoio por períodos prolongados de operação. Portanto, é primordial o fortalecimento das instalações existentes para receber e prover manutenção a essas embarcações, tais como: a construção de instalações para atracação, reparos e manutenção de embarcações de maior porte; a formação de estruturas de suporte técnico e logístico voltadas à operação de submarinos convencionais; a ampliação da capacidade de reabastecimento quando atracado e no mar; e a previsão de apoio contínuo a operações em conjunto com outras Forças e órgãos do Estado. Somente com essa capacidade regional poderemos realizar operações sustentadas e manter navios prontos para atuar na região norte do Atlântico Sul.

A falta de estrutura logística atual para meios de maior porte no Norte para dar suporte a missões de longa duração, principalmente diante da necessidade crescente de proteger nossas águas na região Norte, demonstra, claramente, a necessidade de investimentos nessas instalações tão importantes.

5.6.5 Capacidade de interoperabilidade e atuação combinada regional

A MB deve buscar ampliar e sistematizar sua cooperação operacional com marinhas parceiras da região, particularmente com a Guiana, o Suriname e a França, por meio de sua presença institucional na Guiana Francesa. A colaboração pode se dar em torno de três eixos complementares: exercícios combinados regulares de alongamento nas áreas de patrulha, interdição marítima, busca e

salvamento, priorizando adestramento compartilhado e a interoperabilidade entre as forças navais da região; entendimentos diplomáticos técnico-operacionais voltados à coordenação de respostas rápidas a incidentes marítimos em áreas de alcance comum, pautados na legalidade constitucional e com as instituições nacionais e internacionais; e acordos bilaterais, ou multilaterais, que possibilitem o uso compartilhado de infraestruturas navais e logísticas sob regras claras de reciprocidade e com prazo limitado.

Desse modo, podemos concluir que a MB pode atuar em cenários críticos de forma muito mais extensiva sem violar o preceito constitucional da não projeção do poderio brasileiro em território estrangeiro. Igualmente, a competência compõe a legitimação internacional do Brasil como uma potência marítima de estabilização do Atlântico Sul e cultiva, de uma maneira geral, uma cultura de cooperação naval que, por sua vez, fomenta traços de segurança regional e confiança mútua entre Estados costeiros lindeiros. Também se conclui que a instabilidade geopolítica na Amazônia Azul Setentrional, alimentada pela tensão entre Venezuela e Guiana, representa um vetor de risco expandido para a segurança e soberania brasileira e exige uma estruturação estratégica imediata da MB. A análise prospectiva revelou que a simples presença de meios navais na ausência da combinação adequada de capacidade logística, técnica e doutrinária equivale a uma presença “simbólica” que não pode projetar poder ou dissuadir qualquer ator. Portanto, o fortalecimento da estrutura naval brasileira na Margem Equatorial deve ser considerada uma condição prévia estrutural necessária para a proteção de ativos marítimos críticos e a garantia da liberdade de navegação em uma região de crescente valor geoeconômico.

Embora a MB possua claramente as doutrinas e objetivos estratégicos definidos, sua capacidade efetiva de atuação na MEB é substancialmente limitada por barreiras operacionais, estruturais e logísticas. Para superar essas lacunas, os investimentos em presença naval de médio e grande porte devem ser priorizados, assim como a expansão da vigilância contínua com sensores fixos e móveis; o desenvolvimento de infraestrutura de apoio permanente no Norte; e o incremento de articulação interagências e fomento da interoperabilidade regional. Em resumo, a MEB não é mais um espaço periférico, mas se torna o eixo do poder, soberania e diplomacia navais, demandando a adaptação urgente do Poder Naval para se tornar um vetor ativo da presença estratégica nacional do século XXI.

6. CONCLUSÃO

No decorrer deste estudo, analisamos o processo de formação dos países da região Norte da América do Sul, e constatamos se tratar de um processo complexo de interações entre espanhóis, franceses, ingleses e holandeses desde o início do século XVI.

Em relação à crise entre a Venezuela e Guiana, pela disputa desses pelo território de Essequibo, concluímos que as alegações por parte da Venezuela remontam desde o século XIX, sendo intensificadas na década de 1960, no período de independência da Guiana do Reino Unido, e após as relevantes descobertas de campos de petróleo em 2015, mesmo com reconhecimento, pelos venezuelanos, de laudo arbitral internacional em favor do Reino Unido no final do século XIX.

Podemos constatar que as ações por parte da Venezuela, após as descobertas de campos relevantes de petróleo, na ZEE de Essequibo, têm apresentado uma escalada, tanto no campo político quanto em ações militares. Observamos esse crescente de ações como a criação de áreas de defesa integral marítima e anexação da projeção atlântica do Essequibo ao mapa venezuelano, via decreto; referendo consultivo para anexação e instituição de novo estado; e a marcação de eleições para instituir um governador venezuelano para o Essequibo.

Podemos observar *um modus operandi* venezuelano na região marítima com abordagens a embarcações guianenses em ZEE de Essequibo, bem como abordagens de plataformas e navios de apoio petrolíferos nessas áreas.

Constatamos que as ações tomadas pelo governo de Caracas têm motivado o posicionamento de outros países perante a situação, sendo observados movimentos contrários, com destaque para Estados Unidos da América, Reino Unido e França; discursos pró-Venezuela emitidos pela Rússia, que mantém cooperação com Caracas no plano militar; e uma aparente neutralidade chinesa, muito em função de seus investimentos em ambos os países. Podemos, com isso, observar uma internacionalização da crise.

Prosseguindo com a pesquisa, percebemos que a região Norte do País tem se destacado como uma rota alternativa relevante para o escoamento de grãos e minérios brasileiros, principalmente, em virtude dos investimentos realizados em modais de transporte, que têm ligado o Centro-Oeste e regiões interiores do Norte brasileiro aos portos do Arco Norte. Observa-se que tal rota tem gerado redução de

custos e tempo de transporte para os seus destinos ao norte, o que melhora a competitividade dos produtos brasileiros. Também verificamos que o fluxo de cargas tende a aumentar com os investimentos previstos em ampliação de novos modais.

Aliada a essa crescente movimentação de cargas, constatamos que a região Norte tem ganhado maior relevância em função das perspectivas de exploração de petróleo e gás na margem equatorial brasileira, com investimento da Petrobras, após o sucesso nas respectivas margens equatoriais da Guiana e do Suriname, além do recém-acrécimo de área da plataforma continental estendida na região setentrional do Brasil, fruto do expressivo trabalho brasileiro, em especial da MB, no levantamento da plataforma continental brasileira e apresentações junto à CLPC.

Diante do exposto, verificamos a legislação brasileira no intuito de se levantar quais as atribuições e responsabilidades da MB, no tocante às águas jurisdicionais brasileiras, bem como quais as suas capacidades existentes nessa importante região do País.

Constatamos que na Constituição da República Federal do Brasil de 1988 e na Lei Complementar nº 97 de 1999 é expressa a responsabilidade da MB de empregar o Poder Naval para impedir ameaças e agressões nas AJB, bem como atuar, quando acionada, na garantia da lei e da ordem em mares e rios brasileiros. Adicionalmente, também é conferida à MB a atuação como Autoridade Marítima, sendo dotada de competência exclusiva para tratar de diversos assuntos ligados ao mar, como a Marinha Mercante, segurança da navegação aquaviária, implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar, rios e águas interiores, em coordenação com outros órgãos dos diversos Poderes, e contribuir na formulação de políticas nacionais relativas ao mar.

A partir da análise da PND, END, EDM e FDM, dentre outros documentos normativos, podemos constatar disposições claras que abrangem responsabilidades da MB relativas à defesa da soberania e integridade territorial, bem como a inclusão de garantias de liberdade de navegação, proteção e manutenção de linhas de comunicação marítimas e fluviais, apoio à repressão a ilícitos, salvaguarda da vida humana no mar e apoio ao desenvolvimento nacional, que devem ser atendidas com a construção de capacidades bem definidas do Poder Naval.

No caso da Região Norte, vimos que tais atribuições assumem complexidade adicional em virtude de suas especificidades geográficas e operacionais, que exigem presença constante, poder de combate adaptado ao

ambiente ribeirinho e marítimo, e consciência situacional robusta, apoiada por sistemas como o SisGAAz.

Adicionalmente, constatamos que estão formulados nesses diversos documentos os Campos de Atuação do Poder Naval, as Tarefas Básicas do Poder Naval, Objetivos Nacionais de Defesa, capacidades estratégicas de Defesa e da MB, efeitos do Poder Naval, bem como os Objetivos Estratégicos da MB, nos quais podemos verificar a tradução em responsabilidades, tais como: manter a presença e a capacidade operativa nas AJB, garantir o controle e a proteção das linhas de comunicação marítimas e contribuir para a afirmação da soberania nacional.

Podemos inferir que as diretrizes emanadas convergem para o fortalecimento de uma postura proativa da defesa marítima: monitorar, dissuadir e, se necessário, agir antes que ameaças se materializem nas AJB, com ênfase na Amazônia Azul, em especial na Foz do Amazonas, porta atlântica para a Bacia Amazônica e corredor estratégico para recursos, comércio e biodiversidade. Para tal, observamos que a MB tem realizado o fortalecimento de suas capacidades por meio dos Programas Estratégicos, tais como PROSUB, FCT, PRONAPA e SisGAAz.

Em relação às capacidades do Com4ºDN, podemos observar a existência de meios fluviais e costeiros, predominantemente navios-patrolha de pequeno porte, com infraestrutura de apoio logístico adaptada a estes meios.

Também, por meio de entrevista junto à Seção de Operações do ComemCh, podemos observar o reduzido quantitativo de comissões de meios da Esquadra envolvidos em missões de segurança marítima na região Norte do País, em especial na foz do Amazonas.

De forma a se atingir o objetivo geral desta pesquisa de verificar quais os possíveis desdobramentos necessários para incremento da presença militar naval brasileira, na região Norte do País, advindas de uma escalada de crise entre países vizinhos, como o caso de Essequibo, foram construídas hipóteses de cenários e eventos que extrapolavam as ações realizadas pela Venezuela no presente, em situações de crise e de escalada para um possível conflito.

Ao se examinar as capacidades efetivamente disponíveis na área de interesse, podemos identificar lacunas relevantes que podem comprometer a prontidão e a capacidade de resposta da MB em situações de crise ou conflito. Entre elas destacam-se a insuficiência de meios navais de maior porte e autonomia para presença prolongada, a limitação na cobertura integrada de vigilância marítima, a

carência de estruturas de apoio logístico avançado e a necessidade de protocolos específicos para a proteção de infraestruturas críticas *offshore* e costeiras.

Levando-se em conta a prática desses eventos adversos, verificamos que tais deficiências reduzem a capacidade de dissuasão e de reação oportuna, ampliando riscos para a segurança nacional, demandando um incremento de capacidades.

As propostas apresentadas ao final da análise buscam justamente suprir essas lacunas e alinhar as capacidades operacionais da MB com as exigências impostas pelo contexto estratégico hipotético. Dentre as medidas recomendadas estão: o fortalecimento da presença naval no setor norte com meios de maior alcance e permanência; a ampliação da integração e do alcance do SisGAAz; o robustecimento de base logística de apoio avançado; a formulação de doutrina específica para defesa de ativos críticos marítimos; e incremento da cooperação com marinhas amigas da região, respeitando os limites constitucionais de atuação.

Diante disso, em resposta à questão de pesquisa deste estudo, inferimos que a disputa por Essequibo, por sua vez, para além das questões históricas e jurídicas, materializa um sério potencial de desdobramento para áreas marítimas adjacentes de interesses brasileiros. Em relação ao Brasil, particularmente na região Norte, uma possível escalada de ações pode refletir em necessidades de incrementos de ações de defesa naval e segurança marítima na região. Tal situação tem implicações diretas para a MB, pois pode ameaçar a liberdade de navegação nas LCMs na região norte do Atlântico Sul, trazer problemas operacionais para a logística nacional e para o comércio vital do País, além de desestabilizar o ambiente saudável de atuação para as atividades de exploração dos recursos da MEB. Isso demanda, assim, um robustecimento de meios e capacidades para uma presença estatal permanente na vigilância, defesa e proteção de riquezas estratégicas do País, o que responde à questão proposta.

Dessa forma, o trabalho demonstra que a atuação da MB na Região Norte transcende a dimensão estritamente militar, integrando-se a um arcabouço mais amplo de segurança, desenvolvimento e diplomacia, sendo diretamente impactada com a escala de crise e conflito de Essequibo.

Diante da relevância e pertinência do assunto, sugere-se que sejam realizados estudos sobre a viabilidade das propostas apresentadas.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP). **11ª Rodada de Licitações de Blocos. Rio de Janeiro**: ANP, [s.d.]. Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/rodadas-anp/rodadas-concluidas/concessao-de-blocos-exploratorios/11a-rodada-licitacoes-blocos>. Acesso em: 10 jun. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Anuário estatístico de 2013**. Brasília, DF: ANTAQ, 18 fev. 2014. Disponível em: <https://bibliotecadigital.economia.gov.br/bitstream/123456789/608/1/Anu%C3%A1rio%20ANTAQ%202013.pdf>. Acesso em: 11 jun. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Estatístico Aquaviário 2023**: Movimentação Portuária. Brasília, DF: ANTAQ, 2024. Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/movport.html>. Acesso em: 11 jun. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Setor aquaviário movimenta mais de 1,3 bi de toneladas em 2023 e registra recorde histórico**. Brasília, DF: ANTAQ, 7 fev. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/antaq/pt-br/noticias/2024/setor-aquaviario-movimenta-mais-de-1-3-bi-de-toneladas-em-2023-e-registra-recorde-historico>. Acesso em: 09 jul. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Ferrogrão – EF-170**. Brasília, DF: ANTT, [s.d.]. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/novos-projetos-ferroviarios/ferrograo-ef-170>. Acesso em: 12 jun. 2025.

AGÊNCIA SENADO. **Zequinha cobra liberação da Ferrogrão e critica suspensão do projeto pelo STF**. Brasília: Senado Federal, 11 jun. 2025. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2025/06/11/zequinha-cobra-liberacao-da-ferrograo-e-critica-suspensao-do-projeto-pelo-stf>. Acesso em: 12 jun. 2025.

AGÊNCIA SENADO. **Aprovada atualização da Política e da Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, DF: Senado Federal, 11 jun. 2025. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2025/06/11/senado-aprova-atualizacao-da-politica-e-da-estrategia-nacional-de-defesa>. Acesso em: 14 jul. 2025.

AFANADOR-LLACH, María José. **Economia política e produção de conhecimento na formação do Vice-Reino de Nova Granada**. *Historia Crítica*, Bogotá, v. 91, p. 127–148, set./dez. 2023. Disponível em: https://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0121-16172023000300077&script=sci_abstract&tlng=pt. Acesso em: 14 maio 2025.

ALMEIDA, Luciana. **Novo mapa do Brasil é expandido com 5,7 milhões de km² de área marítima**. Agência Marinha de Notícias, Brasília, DF, 28 set. 2023. Disponível em: <https://www.agencia.marinha.mil.br/amazonia-azul/novo-mapa-do-brasil-e-expandido-com-57-milhoes-de-km2-de-area-maritima>. Acesso em: 07 ago. 2025.

ALMEIDA, V. S. **Concessões da Margem Equatorial Brasileira: evolução e desafios** [Tese de Mestrado]. Rio de Janeiro: UFRJ, 2019. p. 154–156. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/11502/3/monopoli10008663.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2025.

AL JAZEERA. **US throws weight behind Guyana in territorial dispute with Venezuela**. Doha, 7 dez. 2023. Disponível em: <https://www.aljazeera.com/news/2023/12/7/us-throws-weight-behind-guyana-in-territorial-dispute>. Acesso em: 26 maio 2025.

AP NEWS. **Navios de guerra russos chegam às águas cubanas antes de exercícios militares no Caribe**. Havana: AP News, 12 jun. 2024. Disponível em: <https://apnews.com/article/russia-military-warships-caribbean-cuba-venezuela-446f60a04a9e0639381ddf5ee084d2c3>. Acesso em: 27 maio 2025.

BARBER, Harriet. **Presidente da Guiana critica plano da Venezuela de realizar eleições ‘em nosso território’**. The Guardian, Londres, 23 maio 2025. Disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2025/may/23/guyana-president-venezuela-election-essequibo>. Acesso em: 25 maio 2025.

BARBOSA, Edio Batista. **Quem foi e quem é Guiana?** Examapaku: Revista Eletrônica de Ciências Sociais, História e Relações Internacionais, Boa Vista, v. 1, n. 1, 2008. DOI: 10.18227/1983-9065ex.v1i1.1462. Disponível em: <https://revista.ufrr.br/examapaku/article/view/1462>. Acesso em: 3 maio 2025.

BARELLA, José Eduardo. **Após 10 anos, a Ferrogrão, uma ferrovia de R\$ 23 bilhões, pode sair do papel**. NeoFeed, [S.l.], 31 maio 2023. Disponível em: <https://neofeed.com.br/economia/apos-10-anos-a-ferrograo-uma-ferrovia-de-r-23-bilhoes-pode-sair-do-papel/>. Acesso em: 12 jun. 2025.

BEL, Martijn M. van den. **Archaeological investigations between Cayenne Island and the Maroni river: a cultural sequence of western coastal French Guiana from 5000 BP to present**. 2015. 752 f. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Leiden University, Leiden, 2015. Disponível em: <https://www.sidestone.com/books/archaeological-investigations-between-cayenne-island-and-the-maroni-river>. Acesso em: 17 maio 2025.

BERMÚDEZ, Angel. **O que China, Rússia e Irã ganham ao ajudar Maduro a permanecer no poder na Venezuela**. BBC News Brasil. 21 set. 2024. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/articles/cm24179r6yzo>. Acesso em 18 mar. 2025.

BOUCHARD, Joseph. **Qual a posição da China em relação à questão de Essequibo? Dadas as boas relações com a Venezuela e a Guiana, Pequim tem procurado evitar irritar ambas**. The Diplomat, [S.l.], 08 dez. 2023. Disponível em: <https://thediplomat.com/2023/12/where-does-china-stand-on-the-essequibo-question/>. Acesso em: 27 maio 2025.

BRAGA, André Luiz de Mello; LAURO, Adriano. **Estratégia [aula]**. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, jun.–jul. 2025. Material didático do Curso de Política e

Estratégia Marítimas (C-PEM).

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. **Vias Economicamente Navegadas 2022**. Brasília-DF: Disponível em: https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antag-1/copy3_of_VEN_2022.pdf. Acesso em 7 de fev. 2025.

BRASIL. Arquivo Nacional. **Tratado de Amiens (1802)**. In: O Arquivo Nacional e a História Luso-Brasileira. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, [2021]. Disponível em: https://historialuso.an.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=5641:tratado-de-amiens-1802&catid=2088&Itemid=121. Acesso em: 26 maio 2025.

BRASIL; VENEZUELA. **Protocolo Complementar ao Tratado de Limites e Navegação Fluvial**. Rio de Janeiro, 5 nov. 1929. Disponível em: https://igvsb.gob.ve/adminigvsb/archivos/documentacion/documento_220518061809.pdf. Acesso em: 23 maio 2025.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 mar. 2025.

BRASIL. **Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999**. Dispõe sobre normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Diário Oficial da União: Seção 1, Brasília, DF, 10 jun. 1999. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp97.htm. Acesso em: 21 jun. 2025.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Cenários de Defesa 2020–2039: Sumário Executivo**. Brasília: Ministério da Defesa, 2020a. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/estado-e-defesa/cenarios-de-defesa>. Acesso em: 22 jul. 2025.

BRASIL. Ministério da Defesa. Conselho Superior de Governança. **Resolução CONSUG-MD nº 17, de 17 de novembro de 2023**. Aprova o Plano Estratégico Setorial 2024–2027 (PES 2024–2027). *Diário Oficial da União*: Seção 1, Brasília, DF, 23 nov. 2023c. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-consug-md-n-17-de-17-de-novembro-de-2023-524900350>. Acesso em: 20 jun. 2025.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **Plano Estratégico da Marinha – PEM 2040**. Brasília, DF: Marinha do Brasil, 2020b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/publicacoes/pem2040>. Acesso em: 21 jun. 2025.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **EMA-301: Fundamentos Doutrinários da Marinha (FDM)**. 1. ed. Brasília, DF: Marinha do Brasil, 2023a. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/ema-301-fdm-1ed.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2025.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **Estratégia de Defesa**

Marítima – EDM (EMA–310). 1. ed. Brasília, DF: Marinha do Brasil, 2023b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/ema-310-edm-1ed.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2025.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Comando do 4º Distrito Naval (Com4ºDN). Página institucional.** Belém, PA: Marinha do Brasil, [s.d.]. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/com4dn/>. Acesso em: 25 jun. 2025.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa:** versão submetida ao Congresso Nacional em 30 jul. 2024; aprovada em 11 jun. 2025 [minuta aprovada; não publicada]. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2025.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa:** versão submetida ao Congresso Nacional em 30 jul. 2024; aprovada em 11 jun. 2025 [minuta aprovada; não publicada]. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2025.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional:** versão submetida ao Congresso Nacional em 30 jul. 2024; aprovada em 11 jun. 2025 [minuta aprovada; não publicada]. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2025.

CAVALCANTI, Eduardo Bittencourt. **Os tons de cinza dos conflitos armados e o Direito Internacional Humanitário.** DefesaNet, 10 set. 2020. Disponível em: <https://www.defesanet.com.br/pensamento/os-tons-de-cinza-dos-conflitos-armados-e-o-direito-internacional-humanitario/>. Acesso em: 4 ago. 2025.

CAVLAK, Iuri. *Aspectos do desenvolvimento político e econômico da Guyana.* **Revista Política e Planejamento Regional**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 237–256, jul./dez. 2014. Disponível em: https://www.academia.edu/34282322/Aspectos_do_desenvolvimento_politico_e_economico_da_Guyana. Acesso em: 24 fev 2025.

CENTER FOR STRATEGIC & INTERNATIONAL STUDIES (CSIS). **Qual é o significado da incursão naval da Venezuela na Guiana?** Critical Questions, Washington, D.C., 5 mar. 2025. Disponível em: <https://www.csis.org/analysis/what-significance-venezuelas-naval-incursion-guyana>. Acesso em: 25 mai. 2025.

CGTN. China, **Guyana vow more cooperation under the Belt and Road Initiative.** Beijing: CGTN, 23 set. 2018. Disponível em: <https://news.cgtn.com/news/3d3d414f30677a4d7a457a6333566d54/index.html>. Acesso em: 06 maio 2025.

COLOMBIA; VENEZUELA. **Tratado de Demarcación de Fronteras y Navegación de los Ríos Comunes.** Cúcuta, 5 abr. 1941. Disponível em: <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1563520>. Acesso em: 23 maio 2025.

COLOMBIA. Ministerio de Relaciones Exteriores. Dirección General de Soberanía Territorial. **Arreglo de límites entre la República de Colombia y la República de los Estados Unidos de Venezuela.** Bogotá, D.C.: Imprenta Nacional de Colombia, 1941.

COLÓN, Cristóbal. **Relaciones y cartas.** (Biblioteca Clásica, t. CLXIV). Madrid:

Librería de la Viuda de Hernando y C.^a, 1892. Disponível em: <https://dn790003.ca.archive.org/0/items/BRes140146/BRes140146.pdf>. Acesso em: 22 maio 2025.

COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA OS RECURSOS DO MAR (CIRM). **Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira** (LEPLAC). Brasília, DF: Marinha do Brasil, [s.d.]. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/pt-br/leplac>. Acesso em: 16 jun. 2025.

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ (CDP). **Relato Integrado 2023**. Belém: CDP, 2024. Disponível em: <https://www.cdp.com.br/wp-content/uploads/2024/05/Relato-Integrado-CDP-2023.pdf>. Acesso em: 11 jun. 2025.

CNN BRASIL. **Presidentes de Venezuela e Guiana se reúnem para discutir crise em Essequibo**. Brasília, DF: CNN Brasil, 14 dez. 2023. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/presidentes-de-venezuela-e-guiana-se-reunem-para-discutir-crise-em-essequibo/>. Acesso em: 07 ago. 2025.

COUTO, Fábio. **Ibama upholds denial for Petrobras drilling in Amazon basin**. Valor International, [S.l.], 30 out. 2024. Disponível em: <https://valorinternational.globo.com/business/news/2024/10/30/ibama-upholds-denial-for-petrobras-drilling-in-amazon-basin.ghtml>. Acesso em: 10 jun. 2025.

DIÁLOGO AMÉRICAS. Guyana, **US Sign Cooperation Agreement**. 29 jan. 2021. Disponível em: <https://dialogo-americas.com/articles/guyana-us-sign-cooperation-agreement/>. Acesso em: 26 maio 2025.

EDMUNDSON, G. C. **The relations of Great Britain with Guiana. Transactions of the Royal Historical Society**, London, v. 6, p. 1–21, 1923. DOI: 10.2307/3678425. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/3678425>. Acesso em: 18 maio 2025.

EISSA-BARROSO, Francisco A. **The Spanish monarchy and the creation of the Viceroyalty of New Granada (1717–1739): the politics of early Bourbon reform in Spain and Spanish America**. Leiden: Brill, 2016. 326 p. (Early American History Series, v. 6). DOI: 10.1163/9789004308794.

EL SAFTY, Sarah; SABA, Yousef; HARDCASTLE, Elaine. **QatarEnergy participará do bloco offshore operado pela Chevron no Suriname**. Reuters, [S.l.], 18 jul. 2024. Disponível em: <https://www.reuters.com/business/energy/qatarenergy-take-part-offshore-chevron-operated-suriname-block-2024-07-18/>. Acesso em: 09 jun. 2025.

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA (EPL). Plano Nacional de Logística – PNL 2025. Brasília, DF: EPL, 2 jul. 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/PIT/politica-e-planejamento/publicacoes/pnl2025.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2025.

ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA. **Essequibo**. 9 jan. 2024. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Essequibo>. Acesso em: 9 ago. 2025.

ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA. **Peace of Westphalia**. 12 jul. 2025. Disponível em: <https://www.britannica.com/event/Peace-of-Westphalia>. Acesso em: 9 ago. 2025.

ENERGY EDUCATION. **Trillion cubic feet**. Calgary: University of Calgary, 29 ago. 2017. Disponível em: https://energyeducation.ca/encyclopedia/Trillion_cubic_feet. Acesso em: 09 jun. 2025.

EXAME. **Porto do Itaqui quer movimentar 17 mi de toneladas em 2014**. São Paulo: Exame, 3 abr. 2014. Disponível em: <https://exame.com/negocios/porto-do-itaqui-quer-movimentar-17-mi-de-toneladas-em-2014/>. Acesso em: 11 jun. 2025.

EXXON MOBIL CORPORATION. **Visão geral do projeto da Guiana**. [S.l.]: Exxon Mobil Corporation, [s.d.]. Disponível em: <https://corporate.exxonmobil.com/locations/guyana/guyana-project-overview>. Acesso em: 25 mai. 2025

EXXON MOBIL. **ExxonMobil Guyana moves forward with sixth offshore development (Whiptail)**. News Release, 12 abr. 2024. Disponível em: https://corporate.exxonmobil.com/news/news-releases/2024/0412_guyana-offshore-development-whiptail. Acesso em: 26 mai. 2025.

FAO – Food and Agriculture Organization of the United Nations. **Fisheries and Aquaculture Country Profile – The Republic of Guyana**. 2023. Disponível em: https://www.fao.org/fishery/docs/DOCUMENT/fcp/en/FI_CP_GY.pdf. Acesso em: 19 mai. 2025

FATAH-BLACK, Karwan. **Paramaribo as Dutch and Atlantic Nodal Point, 1650–1795**. In: OOSTINDIE, Gert; ROITMAN, Jessica V. *Dutch Atlantic Connections, 1680–1800: Linking Empires, Bridging Borders*. Leiden: Brill, 2014. p. 53–74. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/344502222_Paramaribo_as_Dutch_and_Atlantic_Nodal_Point_1640–1795. Acesso em: 17 maio 2025.

FLINT, Valerie IJ, **A segunda e terceira viagens de Cristóvão Colombo**. Enciclopédia Britannica. 26 jul. 1999. Disponível em: <https://www.britannica.com/biography/Christopher-Columbus/The-second-and-third-voyages>. Acesso em: 9 de mai. 2025.

FUNDAÇÃO EZUTE. **SisGAAz – Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul**. São Paulo: Fundação Ezute, [s.d.]. Disponível em: <https://ezute.org.br/sisgaaz-sistema-de-gerenciamento-da-amazonia-azul/>. Acesso em: 26 jun. 2025.

GATENO, Daniel. **Dois anos de Guerra na Ucrânia: Quando começou, quem está ganhando e o que pode acontecer no futuro**. ESTADÃO, São Paulo-SP, 22 fev. 2024, Disponível em: <https://www.estadao.com.br/internacional/dois-anos-de-guerra-na-ucrania-quando-comecou-quem-esta-ganhando-e-o-que-pode-acontecer-no-futuro-nprei/> Acesso em 03 de mar. 2025.

GOSLINGA, Cornelis Ch. **The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580–1680**. Gainesville: University of Florida Press / Van Gorcum, 1971.

GOUBERT, Pierre. **Luís XIV e vinte milhões de franceses**. 2. ed. São Paulo:

EDUSP, 2006.

GRAU, Pedro Cunill. **El hallazgo de Venezuela y su incorporación al ámbito euroamericano**. In: (org.). Geo Venezuela. Caracas: Fundación Empresas Polar, 2005. p. 130–135. Disponível em: https://bibliofep.fundacionempresaspolargv.org/media/1002/gv_t1_c02_p130_211_lres_single_preview.pdf. Acesso em 22 maio 2025.

GUARDIAN STAFF; AGENCIES. **Resultado do referendo na Venezuela: eleitores apoiam tentativa de reivindicar soberania sobre grande parte da Guiana**. The Guardian, Londres, 4 dez. 2023. Disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2023/dec/04/venezuela-referendum-2023-results-guyana-region-claim-succeeds-sovereignty-essequibo>. Acesso em: 25 mai. 2025.

HOLLAND & KNIGHT LLP. **Overview of the Organic Law for the Defense of Guayana Esequiba**. Holland & Knight Insights, [s.l.], 22 abr. 2024. Disponível em: <https://www.hklaw.com/-/media/files/insights/publications/2024/04/overviewoftheorganiclawen.pdf>. Acesso em: 25 mai. 2025.

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. **Case concerning Arbitral Award of 3 October 1899 (Co-operative Republic of Guyana v. Bolivarian Republic of Venezuela): Guyana's Memorial on the Merits**. Volume I. The Hague: International Court of Justice, 2022. Disponível em: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/171/171-20220308-WRI-01-00-EN.pdf>. Acesso em: 24 maio 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS (IBP). **Margem Equatorial: o novo pré-sal brasileiro?** Rio de Janeiro: IBP, 26 jul. 2024a. Disponível em: <https://www.ibp.org.br/noticias/margem-equatorial-o-novo-pre-sal-brasileiro/>. Acesso em: 28 maio 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS (IBP). **Margem Equatorial. Série Fique por Dentro**, n. 21-A. Rio de Janeiro: IBP, abr. 2024b. Disponível em: <https://www.ibp.org.br/personalizado/uploads/2025/04/21a-margem-equatorial.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA). **Nota à imprensa – Bloco FZA-M-59 – Bacia da Foz do Amazonas**. Brasília: Ibama, 19 maio 2025. Atualizado em: 20 maio 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/noticias/2025/nota-a-imprensa-bloco-fza-m-59-bacia-da-foz-do-amazonas>. Acesso em: 10 jun. 2025.

ISHMAEL, Odeen. **Novo decreto venezuelano reivindica propriedade sobre a plataforma continental da Guiana**. Guyana Graphic, Georgetown, 6 jun. 2015. Disponível em: <https://www.guyanagraphic.com/politics/new-venezuelan-decree-claims-ownership-over-guyanas-continental-shelf/>. Acesso em: 25 maio 2025.

KAIETEUR NEWS. **Venezuelan navy detains Guyanese fishing vessels**. Kaieteur News, Georgetown, 25 jan. 2021. Disponível em: <https://www.kaieteurnews.com/2021/01/25/venezuelan-navy-detains->

guyanese-fishing-vessels/. Acesso em: 25 maio 2025.

LEITE, Humberto. **Caças dos EUA fazem sobrevoos na Guiana**. ASAS – Aviação Militar & Defesa. 14 mai. 2024. Disponível em: <https://www.edrotacultural.com.br/cacas-dos-eua-fazem-sobrevoos-na-guiana/>. Acesso em: 18 mar.2025.

LOADER, Mandy. **Essequibo: região, América do Sul**. In: Encyclopædia Britannica. Chicago: Encyclopædia Britannica, 9 jan. 2024. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Essequibo>. Acesso em: 25 maio 2025.

LOKER, Zvi. **On the Jewish Colony at Remire, French Guiana**. In: SCHENKOLEWSKI-KROLL, Silvia; SENKMAN, Leonardo (org.). *Judaica Latinoamericana II: Estudios histórico-sociales*. Jerusalém: AMILAT; The Magnes Press, Hebrew University of Jerusalem, 1993. p. 9–15. Disponível em: <https://amilat.online/wp-content/uploads/2019/12/Zvi-Loker-9.pdf>. Acesso em: 19 maio 2025.

LOOP NEWS. **Reunião do Conselho de Segurança da ONU sobre disputa de fronteira entre Guiana e Venezuela**. [S.l.]: Loop News, 9 abr. 2024. Disponível em: <https://www.loopnews.com/content/un-security-council-meeting-on-guyana-venezuela-border-dispute/>. Acesso em: 28 maio 2025.

MAGALHÃES, Leandro. **“Ferrogrão” pode baratear custos de escoamento de grãos em até 40%**. Brasília: CNN Brasil, 18 ago. 2021. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/macroeconomia/ferrograo-pode-baratear-custos-de-escoamento-de-graos-em-ate-40/>. Acesso em: 12 jun. 2025.

MAITA RUIZ, José Gregorio. **La importancia estratégica de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823) en las guerras de independencia de Hispanoamérica**. Ciencia Nueva. Revista de Historia y Política, Pereira, v. 3, n. 2, p. 161–186, 2019. DOI: 10.22517/25392662.22411. Disponível em: https://www.academia.edu/91234963/La_importancia_estrat%C3%A9gica_de_la_Batalla_Naval_del_Lago_de_Maracaibo_1823_en_las_Guerras_de_Independencia_de_Hispanoam%C3%A9rica. Acesso em: 23 maio 2025.

MATTOS, Carlos de Meira. **Geopolítica**. v. 1. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército; FGV Editora, 2011.

MATTOS, Carlos de Meira. **Geopolítica**. v. 2. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército; FGV Editora, 2011.

MATTOS, Carlos de Meira. **Geopolítica**. v. 3. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército; FGV Editora, 2011.

MICHAELIS. *Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa* [recurso eletrônico]. São Paulo: Editora Melhoramentos, 2025. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/>. Acesso em: 26 maio 2025.

MICROSOFT. **Calcular uma taxa de crescimento anual composta (CAGR) no Excel.** Redmond: Microsoft Support, [s.d.]. Disponível em: <https://support.microsoft.com/pt-br/office/calculando-uma-taxa-de-crescimento-anual-composta-cagr-no-excel>. Acesso em: 11 jun. 2025.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO (MAPA). **Ferrogrão: apresentação à Câmara Temática de Infraestrutura e Logística (CTLog).** Brasília, DF: MAPA, 25 abr. 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/camaras-setoriais-tematicas/documentos/camaras-tematicas/infraestrutura-e-logistica/2018/59aro/2018-04-25-ferrograo-ctlog.pdf>. Acesso em: 12 jun. 2025.

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS. **Remoção do Pedral do Lourenço vai ampliar escoamento da produção das regiões Norte e Centro-Oeste.** Brasília, DF: Ministério de Portos e Aeroportos, 30 maio 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/05/remocao-do-pedral-do-lourenco-vai-ampliar-escoamento-da-producao-das-regioes-norte-e-centro-oeste>. Acesso em: 15 jun. 2025.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Pavimentação da BR-163/PA: momento histórico para a infraestrutura brasileira.** Brasília, DF: Ministério dos Transportes, 14 fev. 2020a. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/ultimas-noticias/pavimentacao-da-br-163-pa-momento-historico-para-a-infraestrutura-brasileira>. Acesso em: 11 jun. 2025.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Pavimentação da BR-163 gera impactos positivos para caminhoneiros e produtores.** Brasília, DF: Ministério dos Transportes, 18 fev. 2020b. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/ultimas-noticias/pavimentacao-da-br-163-gera-impactos-positivos-para-caminhoneiros-e-produtores>. Acesso em: 14 jun. 2025.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Trecho da Ferrovia Norte-Sul é qualificado no PPI para receber novos investimentos. Brasília, DF: Ministério dos Transportes, 21 fev. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2025/02/trecho-da-ferrovia-norte-sul-e-qualificado-no-ppi-para-receber-novos-investimentos>. Acesso em: 15 jun. 2025.

NATIONAL GEOGRAPHIC PORTUGAL. **As viagens de Cristóvão Colombo.** [S.l.]: National Geographic, [2021?]. Disponível em: https://www.nationalgeographic.pt/historia/as-viagens-cristovao-colombo_1589. Acesso em: 13 maio 2025.

OCHOA, Édixon. **El Tratado Pombo-Michelena (1833): mitos y verdades.** Difusión Científica, Carabobo, v. 4, n. 1, 2021. DOI: 10.38186/difcie.34.04. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/348737394_El_Tratado_Pombo-Michelena_1833_mitos_y_verdades. Acesso em 23 maio 2025.

ÓRGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA DO PORTO DE ITAJAÍ (OGMO). **TEU – Equipamento Portuário**. Itajaí: OGMO Itajaí, 2025. Disponível em: <https://www.ogmoitajai.com.br/portal/info/teu.asp>. Acesso em: 13 jun. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Montego Bay, 1982. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_por.pdf. Acesso em: 21 jun. 2025.

OSHIO, Raquel. **Distritos Navais: quais são eles?** Estratégia Militares, [S.l.], 9 maio 2023. Atualizado em: 24 maio 2023. Disponível em: <https://militares.estrategia.com/portal/mundo-militar/forcas-armadas/quais-sao-os-distritos-navais/>. Acesso em: 07 ago. 2025.

PAMUK, Humeyra; KING, Kemol. **Ataque à Guiana ou à Exxon seria “dia ruim” para a Venezuela, alerta Rubio**. Reuters, Georgetown, 27 mar. 2025. Disponível em: <https://www.reuters.com/world/americas/attack-guyana-or-exxon-would-be-bad-day-venezuela-rubio-says-2025-03-27/>. Acesso em: 26 maio 2025.

PAGLIARI, Graciela De Conti. **O Brasil e a segurança na América do Sul**, Curitiba: Juruá Editora, 2009.

PEREIRA, Ivete Machado de Miranda. **Conquista e capitulação da Guiana Francesa**. In: **SEMINÁRIO INTERNACIONAL: BRASIL NO SÉCULO XIX**, 1., 2014, Vitória, ES. *Anais eletrônicos...* Vitória: Sociedade Brasileira de Estudos do Oitocentos, 2014. p. 1–16. Disponível em: <https://www.seo.org.br/images/Anais/Arthur/Ivete%20Machado%20de%20Miranda%20Pereira.pdf>. Acesso em: 21 maio 2025

PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. (PETROBRAS). **Glossário**. Rio de Janeiro: Petrobras, [s.d.]a. Disponível em: <https://www.investidorpetrobras.com.br/servicos-ao-investidor/glossario/>. Acesso em: 28 maio 2025.

PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. (PETROBRAS). **Margem Equatorial: Novas Fronteiras de Exploração**. Rio de Janeiro: Petrobras, [s.d.]b. Disponível em: <<https://petrobras.com.br/quem-somos/novas-fronteiras>>. Acesso em: 28 maio 2025.

PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. (PETROBRAS). **Margem Equatorial: o que é, onde fica e qual sua importância**. Rio de Janeiro: Petrobras, 09 jan. 2024. Atualizado em: 21 fev. 2025. Disponível em: <https://nossaenergia.petrobras.com.br/w/nossas-atividades/margem-equatorial>. Acesso em: 09 jun. 2025.

PORTO DO ITAQUI. **Porto do Itaqui se consolida como quarto maior porto público do país**. São Luís: Porto do Itaqui, 16 fev. 2024. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/imprensa/noticia/porto-do-itaqui-se-consolida-como-quarto-maior-porto-publico-do-pais>. Acesso em: 11 jun. 2025.

PINTO, Júlio Benchimol. **Ataque do Hamas e o futuro do conflito Israel-Palestina**. Site Poder 360. 12 fev. 2024. Disponível em:

<https://www.poder360.com.br/opiniaio/ataque-do-hamas-e-o-futuro-do-conflito-israel-palestina/>. Visto em 04 mar. 2025.

Portal G1. **Essequibo: o que há no território da Guiana que a Venezuela quer anexar, e como começou a disputa.** 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2023/12/09/essequibo-o-que-ha-no-territorio-da-guiana-que-a-venezuela-quer-anexar-e-como-comecou-a-disputa.ghtml>. Acesso em: 08 Mar. 2025.

POPINEAU, Jean-Marc. **Les “Avantures toutes étranges et tout à fait tragiques” de Antoine Biet: um missionário senlisien sob a Fronda na França equinocial na ilha de Caiena. *Compte-rendus et Mémoires de la Société d’Histoire et d’Archéologie de Senlis***, Senlis, n. 178 (2014–2015), p. 1–50, 2018. Disponível em: https://www.academia.edu/36536583/Les_Avantures_toutes_%C3%A9tranges_et_tout_%C3%A0_fait_tragiques_de_Antoine_Biet_Un_missionnaire_senlisien_sous_la_Frond_e_dans_la_France_%C3%A9quinoxiale_en_l_isle_de_Cayenne. Acesso em: 19 maio 2025.

RAIKAR, Sanat Pai. **Indentured labor.** Encyclopaedia Britannica, 30 jan. 2025. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/indentured-labor>. Acesso em: 09 ago. 2025.

RAMOS, Demetrio. **La Revolución de Coro de 1533, contra los Welser, y su importancia para el régimen municipal.** Boletín Americanista, n. 2, p. 93–111, 1959. Disponível em: <https://revistes.ub.edu/index.php/BoletinAmericanista/article/view/12566>. Acesso em: 23 maio 2025.

REUTERS. **Marinha da Venezuela confronta navio petrolífero da Exxon em disputa de fronteira com a Guiana.** 24 dez. 2018. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/world/venezuela-navy-confronts-exxon-oil-ship-in-guyana-border-dispute-idUSKCN1OM0BP/>. Acesso em: 25 maio 2025.

REUTERS. **U.S. to conduct flight operations in Guyana as concerns mount over border spat.** Bogotá, 7 dez. 2023a. Disponível em: <https://www.reuters.com/world/americas/us-conduct-flight-operations-guyana-concerns-mount-over-border-spat-2023-12-07/>. Acesso em: 26 maio 2025.

RIBEIRO, Albino. **O Método Grumbach: uma formulação brasileira de administração estratégica.** In: **SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA (SEGeT)**, 3., 2006, Resende. *Anais eletrônicos...* Resende: AEDB, 2006. p. 1–9. Disponível em: <https://www.geocities.ws/gestao.estrategia/artigos/seget2006ribeiro.pdf>. Acesso em: 01 ago. 2025.

ROBERTS, Justin. **Surrendering Surinam: The Barbadian Diaspora and the Expansion of the English Sugar Frontier, 1650–75.** *The William and Mary Quarterly*, Williamsburg, v. 73, n. 2, p. 225–256, abr. 2016. DOI: 10.5309/willmaryquar.73.2.0225. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/10.5309/willmaryquar.73.2.0225>. Acesso em: 18 maio 2025.

RODRÍGUEZ, José Ángel. **La geografía del poblamiento de la Venezuela hispánica**. In: (org.). GeoVenezuela. Caracas: Fundación Empresas Polar, 2005. p. 212–215. Disponível em:

https://bibliofep.fundacionempresaspolargv.org/media/1003/gv_t1_c03_p212_253_lres_single_preview.pdf. Acesso em: 22 maio 2025.

ROMERO, A.; CHILBERT, S.; EISENHART, M. G. **Cubagua's Pearl–Oyster Beds: The First Depletion of a Natural Resource Caused by Europeans in the American Continent**. *Journal of Political Ecology*, Tucson, v. 6, n. 1, p. 57–78, 1999. DOI: 10.2458/v6i1.21423. Disponível em:

<https://pdfs.semanticscholar.org/8d2e/54c17ae7d377a6650493f4ba3198d93f19a5.pdf>. Acesso em: 21 maio 2025.

SADURNÍ, J. M. **Tratado de Madrid, 1750: quando Portugal e Espanha definiram as suas fronteiras na América**. National Geographic Portugal, [Lisboa], 13 jan. 2024. Disponível em: National Geographic Portugal. Acesso em: 25 maio 2025.

SANTOS, Fabiano Vilaça dos. **Império luso–brasileiro – Limites e Fronteiras**. Arquivo nacional e a história luso–brasileira, São Paulo–SP. 17 jan. 2017, Disponível em: https://historiacolonial.arquivonacional.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=3741&Itemid=339, Acesso em 7 mar. 2025.

SBG SYSTEMS. **O que é Spoofing**. [S. l.], [s.d.]. Disponível em: <https://www.sbg-systems.com/br/glossary/spoofing-definition/>. Acesso em: 7 ago. 2025.

STABROEK NEWS. **US calls on Venezuela to respect Guyana's sovereignty, international law**. Georgetown, 24 dez. 2018. Disponível em: <https://www.stabroeknews.com/2018/12/24/news/guyana/us-calls-on-venezuela-to-respect-guyanas-sovereignty-international-law/>. Acesso em: 26 maio 2025.

STABROEK NEWS. **Ministério das Relações Exteriores critica o Encarregado de Negócios da Embaixada da China por declaração sobre controvérsia na fronteira**. Georgetown: Stabroek News, 18 abr. 2025. Disponível em: <https://www.stabroeknews.com/2025/04/18/news/guyana/foreign-ministry-raps-charge-d-affaires-of-chinese-embassy-over-border-controversy-statement/>. Acesso em: 28 maio 2025.

TANZI, Héctor José. **O Tratado de Tordesilhas e sua projeção**. *Revista de História*, São Paulo, v. 54, n. 108, p. 533–541, 1976. DOI: 10.11606/issn.2316–9141.rh.1976.77814.

TASS. **Putin e Maduro discutem situação na região de Essequibo**. Moscou: TASS, 21 dez. 2023. Disponível em: <https://tass.com/politics/1725143>. Acesso em: 27 maio 2025.

ULMER, Alexandra; PARRAGA, Marianna. **Exclusivo: empresa russa pede que Venezuela iguale acordo de petróleo por dívida da Chevron**. Reuters, [S.l.], 27 jun. 2023. Disponível em: <https://www.reuters.com/business/energy/russian-firm-asks-venezuela-match-chevron-oil-for-debt-deal-2023-06-27/>. Acesso em: 27 maio

2025.

UNCEÍN TAMAYO, Luis Alberto. **Maracaibo: su verdadero cuatricentenario**. Boletín de la Academia Nacional de la Historia, v. 64, n. 254, p. 401–413, 1981. Disponível em: <https://biblat.unam.mx/hevila/BoletindelaAcademiaNacionaldeHistoriaCaracas/1981/vol64/no254/16.pdf>. Acesso em: 23 maio 2025.

UNITED NATIONS. **Commission on the Limits of the Continental Shelf. Summary of recommendations of the Commission on the Limits of the Continental Shelf in regard to the partial revised submission made by Brazil in respect of the Brazilian Equatorial Margin (Rev. 1)**. New York: United Nations, 27 fev. 2025. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/bra02_rev17/20250227ComRecBrarev1summary.pdf. Acesso em: 16 jun. 2025.

UNITED STATES. **Department of State. Venezuela Boundary Dispute, 1895–1899**. Washington, DC: Office of the Historian, [s.d.]. Disponível em: <https://2001-2009.state.gov/r/pa/ho/time/gp/17463.htm>. Acesso em: 9 ago. 2025.

UNITED STATES. Department of State. **Foreign Relations of the United States, 1895. No. 527 – Mr. Olney to Mr. Bayard**. Washington, DC: USGPO, 1895. Disponível em: <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1895p1/d527>. Acesso em: 9 ago. 2025.

U.S. ARMY. **Multinational exercise Tradewinds 2023 begins in Guyana**. 15 jul. 2023. Disponível em: https://www.army.mil/article/268376/multinational_exercise_tradewinds_2023_begins_in_guyana. Acesso em: 26 maio 2025.

U.S. NAVY. **USS Normandy and GDFS Shahoud conduct Maritime Exercise**. Caribbean Sea, 27 mar. 2025. Disponível em: <https://www.navy.mil/Press-Office/News-Stories/Article/4138449/uss-normandy-and-gdfs-shahoud-conduct-maritime-exercise/>. Acesso em: 26 maio 2025.

VENEZUELA; BRASIL. **Tratado de Límites y Navegación Fluvial entre la República de Venezuela y el Imperio del Brasil**. Caracas, 5 maio 1859. Disponível em: https://es.wikisource.org/wiki/Tratado_de_l%C3%ADmites_y_navegaci%C3%B3n_fluvial_entre_Venezuela_y_el_Brasil. Acesso em: 23 maio 2025.

VENEZUELA. **Acta de la Declaración de Independencia de Venezuela**. Caracas, 5 jul. 1811. Disponível em: https://es.wikisource.org/wiki/Acta_de_la_Declaraci%C3%B3n_de_Independencia_de_Venezuela. Acesso em: 23 maio 2025.

XAVIER, Alexandre Tito dos Santos. **A força do mar: estratégias e desafios para o poder naval do Brasil**. São Paulo: UICLAP, 2024. Disponível em: <https://loja.uiclap.com/titulo/ua71870/>. Acesso em: 07 ago. 2025.

ZIEMER, Henry. **Como as ameaças da Venezuela estão reestruturando as relações**

entre China e Guiana: a disputa de Essequibo expõe os dois lados do engajamento da China com a América Latina e o Caribe. Agora, Pequim está com dificuldades para se manter no meio termo. The Diplomat, [S.l.], 15 jun. 2024. Disponível em: <https://thediplomat.com/2024/06/how-venezuelas-threats-are-restructuring-china-guyana-relations/>. Acesso em: 28 maio 2025.

APÊNDICE A – Figuras ilustrativas

Figura 1 – Região de Essequibo – Disputa entre Venezuela e Guiana



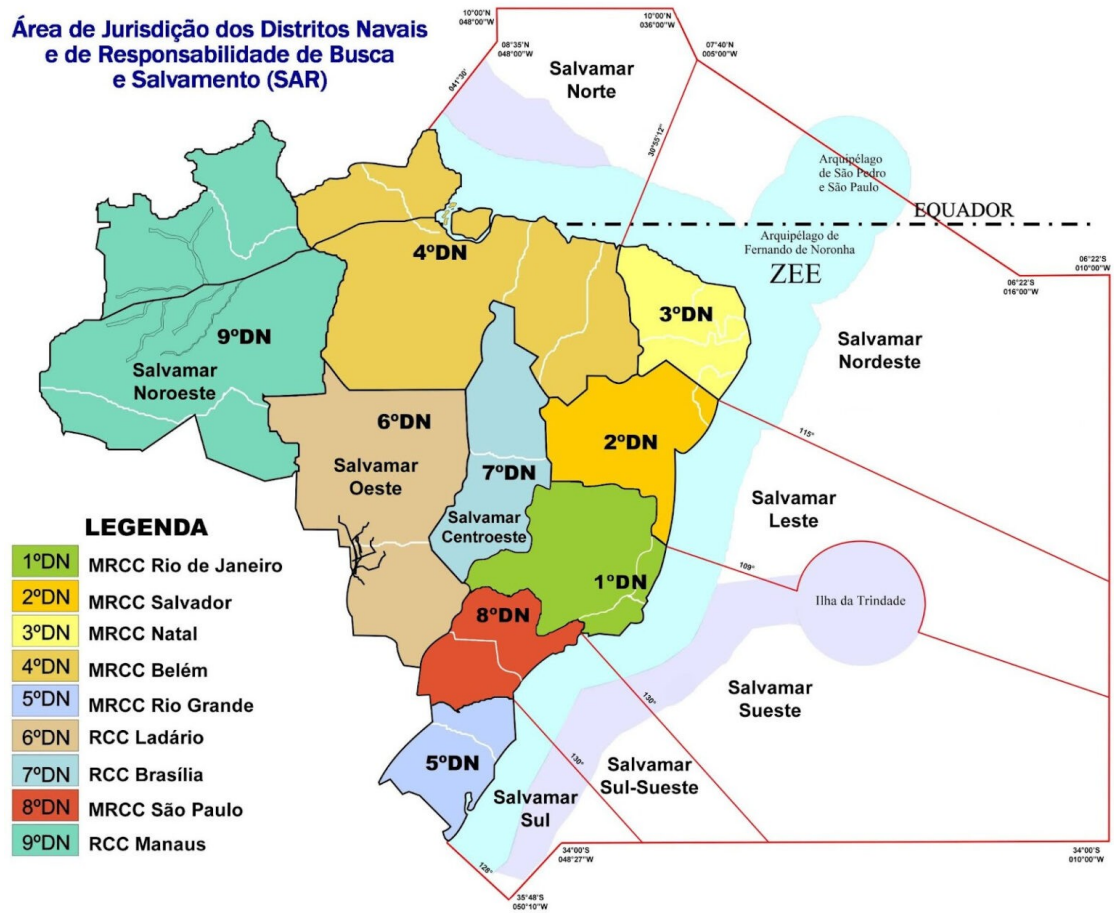
Fonte: CNN Brasil (2023)

Figura 2 – Bacias da Margem Equatorial Brasileira



Fonte: Petrobras ([s.d.])

Figura 3 – Área de jurisdição do Com4ºDN



Fonte: Oshio (2023)

Figura 4 – Espaço geográfico das Possibilidades de Atuação (PAs)



Fonte: Almeida (2023)

APÊNDICE B – Entrevista sobre as capacidades do Com4ºDN

Entrevista sobre o tema: Capacidades do Com4ºDN

Entrevistado: CC Renan Revoredo Ramos dos Anjos – Seção de Operações do Com4ºDN

1) Diante da possibilidade de elevação de tensões entre Venezuela e Guiana, pela disputa da região de Essequibo, em especial devido às grandes fontes de riquezas na área oceânica daquela região, o senhor vislumbra alguma necessidade de aprimoramento das atividades nos Campos de Atuação do Poder Naval (CAPN), definidos nos Fundamentos Doutrinários da Marinha (2023), na região da foz do Amazonas?

Resposta: Seguindo os conceitos definidos para os Campos de Atuação do Poder Naval no FDM (2023), os campos que poderiam ser aprimorados diante de tal possibilidade são:

Defesa Naval: Virtude ser à destinação constitucional da Força Naval brasileira voltada para soberania e exigir maiores esforços no preparo para construção e manutenção e capacidades em termos de obtenção de meios e sistemas complexos, assim como nas atividades de apoio logístico integrado decorrentes e correlatas. Principalmente no quesito do apoio logístico integrado, que será abordado na pergunta número 5.

Segurança Marítima: Na vertente de Proteção Marítima, faz-se mister a preocupação com as ameaças híbridas, já que estas podem estar disfarçadas em meio a crimes comuns.

2) Como estabelecido na Estratégia Nacional de Defesa e na Estratégia de Defesa Marítima, a região da Foz do Amazonas é uma das áreas específicas de grande interesse nacional. Em face deste destaque de interesse, quais as principais dificuldades operativas vislumbradas para atuação na ZEE sob responsabilidade do Com4ºDN, em especial na região da Foz do Amazonas?

Resposta: A grande dificuldade encontrada pelo Com4ºDN, se dá pela grande extensão de faixa litoral sob sua responsabilidade, compreendendo os estados do Amapá, Pará, Maranhão e Piauí. Tal faixa compreende 25% do litoral brasileiro. No que se

refere à região específica da Foz do Amazonas, as principais dificuldades se dão devido às características da área de operações. Inicialmente pelas condições hidrográficas, haja vista que é uma região composta de diversos bancos de areia e grande volume de sedimentos, impactados também pelo fenômeno das terras caídas. Além disso, a região possui diversas calhas, furos e ilhas o que pode favorecer algum tipo de infiltração. Ademais, outro fator que impacta diretamente é o fator climático, por se tratar de uma região com chuvas intensas, alta umidade e calor excessivo.

3) Quais as principais capacidades operativas existentes no Com4ºDN? Elas são condizentes com a missão atribuída ao Com4ºDN?

Resposta: O Com4ºDN possui como principais capacidades operativas, a possibilidade de realização de Operações Ribeirinhas, Apoio Logístico, Patrulha Naval e Patrulhamento, Monitoramento e Detecção de Ameaças, Busca e Salvamento e realização de Ações Cívico Sociais. Tais capacidades estão condizentes com a missão do Com4ºDN que é Aprestar e empregar as Forças Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais subordinadas, a fim de contribuir para a defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e da lei e da ordem; para o cumprimento das atividades subsidiárias previstas em lei; e para o apoio à Política Externa, nos Estados do Amapá, Maranhão, Pará e Piauí.

4) Há necessidade de aumento de meios operativos para este Distrito Naval? Existe previsão de alocação de novos meios operativos para este Distrito?

Resposta: Atualmente, não há necessidade de aumento de meios navais no Com4ºDN e sim a modernização de determinados meios, como por exemplo os Navios–Patrulha, que são componentes da Força de Emprego Rápido e compõem a escala de Navio de Serviço Distrital, necessitando cumprir requisitos tais como, altas velocidades para o seu emprego efetivo.

Existe a previsão da incorporação de dois Navios de Assistência–Hospitalar, um que já se encontra em Belém e outro que está sendo construído em estaleiro sediado na cidade de Manaus–AM, ambos com previsão de incorporação até o final do corrente ano.

Entretanto, a diversificação de meios aeronavais, virtude o esquadrão subordinado operar com ANV UH–15, aumentaria a capacidade operativa de

emprego do NAPará, haja vista que o mesmo dispõem de convoo compatível para pouso e decolagem com ANV UH-12 e IH-6B.

5) Dentre os CAPN, destacam-se na região Norte a Defesa Naval (DEF) e a Segurança Marítima (SMA). Para estes CAPN foram estabelecidas Prioridades Estratégicas. Uma destas prioridades diz respeito à ampliação do apoio logístico fixo na Bacia Amazônica (DEF3 – Ampliar o apoio logístico fixo na Bacia Amazônica). Diante destas prioridades, as capacidades de apoio logístico existentes na área do Com4ºDN são adequadas para os meios existentes, bem como para incrementos previstos? Quais as principais necessidades de melhorias de apoio logístico? Há previsão de desenvolvimento de novas estruturas / capacidades?

Resposta: No que se refere ao apoio logístico fixo de manutenção, o Comando do 4º Distrito Naval (Com4ºDN) conta com o Dique Seco e Dique Flutuante da Base Naval de Val-de-Cães (BNVC), permitindo à realização de reparos de média e baixa complexidade, ainda, esta base dispõe de carreira para docagem de embarcações de pequeno e médio porte. Essa estrutura possibilita o suporte aos meios navais subordinados. Complementam essa capacidade os estaleiros civis localizados na região, notadamente o Estaleiro Maguari, Estaleiro Rio Amazonas (ERAM) e o Estaleiro INACE Amazônia, que possuem capacidade de manutenção corretiva e preventiva de maior vulto.

Apesar das estruturas supracitadas, ainda se verifica uma lacuna na qualificação técnica local para manutenção complexa, bem como restrições no fornecimento de sobressalentes e componentes específicos, agravadas pela baixa presença regional de representantes autorizados de fabricantes de grande porte. Essa limitação exige com frequência a mobilização de recursos e pessoal técnico de outras regiões para reparos mais qualificados.

No tocante ao apoio de suprimento, as atividades de obtenção, armazenamento e distribuição de gêneros são centralizadas no Centro de Intendência da Marinha em Belém (CeIMBe), responsável por atender às necessidades logísticas da área de jurisdição. Quanto ao abastecimento de combustíveis e lubrificantes, os fornecimentos são realizados através de processos conduzidos pelo ComRJ, com empresas fornecedoras regionais.

Embora essas estruturas permitam a manutenção de um nível mínimo de

sustentação logística para as operações dos meios navais na área do 4º Distrito Naval, a crescente complexidade das operações fluviais, importância estratégica da região e o incremento previstos no escopo da Prioridade Estratégica DEF3 exigirão aprimoramentos estruturais e operacionais. A ampliação da capilaridade logística e a interiorização de pontos de apoio fixos, principalmente na região dos estreitos e na calha do rio Amazonas, serão essenciais para garantir maior alcance e permanência das ações navais.

Dentre os pontos de apoio a serem interiorizados, destaca-se a necessidade de pontos de fornecimento de suprimento de gêneros, óleo combustível, sobressalentes e munição.

No que tange aos projetos no desenvolvimento do apoio logístico fixo, apesar de não haver previsão de desenvolvimento de novas estruturas, a Base Naval de Val-de-Cães (BNVC), que, possui tratativas para firmar acordos de cooperação técnica com entes públicos e privados, a fim de ampliar a capacidade do cais, além da modernização de suas instalações a fim de aumentar sua capacidade logística fixa de manutenção.

6) Que outras capacidades devem ser incrementadas para o cumprimento da missão do Com4ºDN?

Resposta: As principais capacidades que devem ser incrementadas a fim de auxiliar no cumprimento da missão do Com4ºDN, elucidadas nas perguntas acima são o desenvolvimento do apoio logístico fixo, além da ampliação da capilaridade logística para regiões específicas e pré-determinadas. Além disso, é importante a modernização dos meios componentes do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte e diversificação de aeronaves do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Norte.

APÊNDICE C – Presença de Navios da Esquadra na Região Norte do Brasil

Entrevista sobre o tema: Presença de meios da Esquadra na região do Com4ºDN

Entrevistado: CC AUGUSTO CÉSAR Santos Conceição – Encarregado da Seção de Operações do ComemCh

Pergunta: Quais as comissões realizadas por meios da Esquadra na região norte do País, em especial nas proximidades da Margem Equatorial / Foz do Amazonas, no período dos últimos dez anos?

Resposta: Nos últimos 10 anos, Comissões específicas, voltadas para Região Norte, em especial nas proximidades da Margem Equatorial / Foz do Amazonas tivemos apenas 2, a saber:

1) ÁGATA CONJUNTA

Período: 09MAI a 24JUN2022

Meio: G25.

2) CAMEX DELTA DO AMAZONAS

Período: 05 a 10AGO2023

Meio: A140

No entanto, neste mesmo espaço temporal, tivemos um total de 10 comissões (contando com as citadas anteriormente) com presença de meios da Marinha do Brasil na mesma localidade em tela, discriminadas na tabela:

MEIO	COMISSÃO	PERÍODO
NVe Cisne Branco	EURO AMÉRICA	08 a 14MAI2015
Ex-NDCC Garcia D'Avila	HAITI XXIII	09 a 12MAI2016
NVe Cisne Branco	EUROPA	19 a 23ABR2017
NDM Bahia	AZUVER	31OUT a 01NOV2020
CvJNoronha	AZUVER	31OUT a 03NOV2020
NDCC AlteSaboia	AZUVER	16OUT2020
FUnião	AZUVER	20 a 22OUT2020
NDCC AlteSaboia	ÁGATA CONJUNTA	09MAI a 24JUN2022
NVe Cisne Branco	VELAS LATINO AMÉRICA 2022	04 a 07AGO2022
NAM Atlântico	CAMEX DELTA DO AMAZONAS	05 a 10AGO2023
FDefensora	UNITAS LXIV	03 a 07AGO2023

Fonte: Seção de Operações do ComemCh (2025)

Por fim, concluo os dados informados mencionando que está prevista para ocorrer, no período de 02 a 11 de outubro do corrente ano, a Operação Conjunta ATLAS 2025, coordenada pelo MD e esta sim ocorrerá na Margem Equatorial/Foz do Amazonas. A princípio, ela está contando com a participação dos seguintes meios: NDCC Alte Saboia (G25), NPaOc Araguari (P122) – do Com3ºDN, além dos NPa do Com4ºDN (NPa Bracuí–P60, NPa Bocaina–P62 e NPa Guarujá–P49).

APÊNDICE D – COLETA DE PRINCIPAIS MANCHETES LIGADAS À CRISE DE ESSEQUIBO

Nº Manchete	Fonte / Data	Disponível em:
1 Guiana pede ao Tribunal Internacional de Justiça que bloqueie os planos eleitorais da Venezuela em Essequibo	Reuters, 6 de março de 2025	https://www.reuters.com/world/americas/guyana-asks-world-court-block-venezuelas-essequibo-election-plans-2025-03-06/
2 Guiana diz que navio da Marinha venezuelana "se aproximou" de unidade da ExxonMobil em suas águas	MyNews, 2 de março de 2025	https://www.scmp.com/news/world/americas/article/3300706/guyana-says-venezuela-naval-vessel-threatened-exxonmobil-unit-its-waters
3 Guiana desencadeia resposta militar após embarcação venezuelana entrar em suas águas	The Guardian, 1 de março de 2025	https://www.theguardian.com/world/2025/mar/01/guyana-triggers-military-response-after-venezuelan-vessel-enters-its-waters
4 Rubio advierte a Maduro de las consecuencias de atacar a Guyana: "Sería un día muy malo para el régimen y no terminaría bien"	El País, 28 de março de 2025	https://elpais.com/america/2025-03-28/rubio-advierte-a-maduro-de-las-consecuencias-de-atacar-a-guyana-seria-un-dia-muy-malo-para-el-regimen-y-no-terminaria-bien.html
5 Venezuela pressiona reivindicações territoriais enquanto a disputa com a Guiana se intensifica	International Crisis Group, 08 de abril de 2025	https://www.crisisgroup.org/latin-america-caribbean/andes/venezuela-guyana/venezuela-presses-territorial-claims-dispute-guyana-heats
6 CIJ reafirma proibição de Venezuela realizar eleições em território disputado	Reuters, 2 de maio de 2025	https://www.reuters.com/world/americas/icj-reaffirms-ban-venezuela-holding-election-disputed-territory-2025-05-01/
7 Venezuela rejects UN ruling to refrain from holding election in disputed region	The Guardian, 2 de maio de 2025	https://www.theguardian.com/world/2025/may/02/venezuela-election-un-ruling-essequibo-guyana
8 Batalha por Essequibo: Guiana combate o jogo de poder eleitoral da Venezuela na Corte Mundial	The Rio Times, 7 de março de 2025	https://www.riotimesonline.com/battle-for-essequibo-guyana-fights-venezuelas-electoral-power-play-at-world-court/
9 EUA e Guiana denunciam incursão naval venezuelana	VOA News, 1 de março de 2025	http://voanews.com/a/us-guyana-denounce-venezuelan-naval-incursion-/7993807.html
10 Brasil reforça fronteira com Venezuela e Guiana devido a tensões em Essequibo	Reuters, 5 de dezembro de 2023	https://www.reuters.com/world/americas/brazil-reinforces-border-with-venezuela-guyana-over-essequibo-tensions-2023-12-05/
11 Brasil pede que Venezuela evite uso de força ou ameaças contra a Guiana, diz assessor de Lula	Reuters, 6 de dezembro de 2025	https://www.reuters.com/world/americas/brazil-sees-no-risk-armed-conflict-between-guyana-venezuela-minister-2023-12-06/
12 Venezuela on the Deployment of British Warship to Guyana	Brazil Energy Insight, 29 de dezembro de 2023	https://brazilenergyinsight.com/2023/12/29/venezuela-on-the-deployment-of-british-warship-to-guyana/

- 13 Brazil increases northern border military presence amid Venezuela–Guyana spat
Buenos Aires Herald, 30 de novembro de 2023
<https://buenosairesherald.com/world/international-relations/brazil-increases-northern-border-military-presence-amid-venezuela-guyana-spat>
- 14 EUA realizarão voos dentro da Guiana em meio à disputa territorial com a Venezuela
The Guardian, 7 de dezembro de 2023
<https://www.theguardian.com/world/2023/dec/07/guyana-venezuela-land-dispute-us-britain-support>
- 15 Venezuela cria novo estado em território em disputa com a Guiana
Reuters, 21 de março de 2024
<https://www.reuters.com/world/americas/venezuela-creates-new-state-territory-under-dispute-with-guyana-2024-03-21/>
- 16 Marinha venezuelana detém pescadores guianenses na ZEE da Guiana
The Maritime Executive, 24 de janeiro de 2021
<https://maritime-executive.com/article/venezuelan-navy-detains-guyanese-fishermen-in-guyana-s-eez>
- 17 EUA sancionam cargueiro por entregar barcos de ataque à Venezuela
The Maritime Executive, 19 de outubro de 2023
<https://maritime-executive.com/article/u-s-sanctions-freighter-for-delivering-attack-boats-to-venezuela>
- 18 Irã busca enviar missão naval para a Venezuela
The Maritime Executive, 3 de dezembro de 2018
<https://maritime-executive.com/article/iran-seeks-to-deploy-naval-mission-to-venezuela>
- 19 Para bloquear ajuda, Venezuela fecha fronteira marítima com Curaçao
The Maritime Executive, 20 de fevereiro de 2019
<https://maritime-executive.com/article/to-block-aid-venezuela-closes-maritime-border-with-curacao>
- 20 Marinha Real envia navio de guerra para a Guiana enquanto as tensões na fronteira aumentam
The Maritime Executive, 24 de dezembro de 2023
<https://maritime-executive.com/article/royal-navy-sends-warship-to-guyana-as-border-tensions-rise>
- 21 Maduro ordena exploração 'imediata' de petróleo, gás e minas em Essequibo, na Guiana
AP News, 6 de dezembro de 2023
<https://apnews.com/article/venezuela-guyana-essequibo-territory-dispute-maduro-referendum-20d923994e30da1812997f22c2036f88>
- 23 ExxonMobil explorará petróleo e gás em área offshore disputada pela Guiana e Venezuela
AP News, 7 de fevereiro de 2024
<https://apnews.com/article/guyana-venezuela-oil-exploration-essequibo-exxonmobil-e42ba79e0fca008670b3902808319844>
- 24 Os EUA estão aumentando sua ajuda militar urgente à Guiana enquanto as ameaças da vizinha Venezuela persistem
AP News, 5 de fevereiro de 2024
<https://apnews.com/article/guyana-us-military-assistance-venezuela-essequibo-8765aa50e4ff5e6e0af61bb527389c0f>
- 25 As tensões estão aumentando entre a Guiana e a Venezuela por causa de uma disputa territorial. Aqui está o que você precisa saber
AP News, 9 de dezembro de 2023
<https://apnews.com/article/venezuela-guyana-essequibo-territory-dispute-maduro-referendum-d956cc4d5d2a70e3a1e762b744e397de>
- 26 Venezuela realizará exercícios militares em sua costa enquanto um navio de guerra britânico se dirige à Guiana
AP News, 28 de dezembro de 2023
<https://apnews.com/article/venezuela-guyana-essequibo-territorial-dispute-british-warship-5610400f4af662156e5e111fc17705c3>
- 27 Guiana diz que deu permissão para que os militares
AP News,
<https://apnews.com/article/guyana-venezuela-united-states-military-jets-eb7e858f1476dd51228853f1a21c4db5>

- dos EUA voassem com dois jatos potentes sobre a capital
- 28 Navios de guerra russos chegam às águas cubanas antes de exercícios militares no Caribe
- 29 Guiana condena 'ato hostil' da Venezuela em águas locais
- 30 Marinha da Venezuela escolta navio petroleiro apreendido até o porto
- 31 Comandante do Exército vai a RR após crise na fronteira com a Venezuela
- 32 Forças Armadas planejam grande ação militar próximo à fronteira com Venezuela
- 33 Brasil teme escalada de Maduro sobre Essequibo
- 34 Marinha Venezuelana intercepta navio da Exxon em águas guianenses
- 35 EUA e Guiana lançarão patrulhas marítimas conjuntas perto da fronteira disputada com a Venezuela
- 36 Venezuela acusa EUA de planejar 'ataque de bandeira falsa' à plataforma de petróleo da Guiana
- 37 EUA expressam apoio à soberania da Guiana em meio a tensões fronteiriças com a Venezuela
- 38 Guiana estuda instalar bases militares com apoio estrangeiro em área reivindicada pela Venezuela
- 39 Guiana compra navio-patrulha em meio a disputa de Essequibo com a Venezuela
- 40 Intervenção da Rússia na Venezuela: o que está em
- 9 de maio de 2024
- AP News,
12 de junho de 2024
- AP News,
23 de dezembro de 2023
- AP News,
13 de outubro de 2013
- CNN Brasil,
30 de janeiro de 2025
- CNN Brasil,
15 de janeiro de 2025
- CNN Brasil,
30 de setembro de 2024
- Poder Naval,
23 de dezembro de 2018
- Yahoo!News, 18 de
setembro de 2020
- MyNews,
7 de abril de 2025
- Reuters,
7 de dezembro de 2023
- OGlobo,
24 de novembro de 2023
- Jovem Pan,
11 de abril de 2024
- Atlantic Council,
- <https://apnews.com/article/russia-military-warships-caribbean-cuba-venezuela-446f60a04a9e0639381ddf5ee084d2c3>
- <https://apnews.com/article/198f202560f4432b96fe4094695d0fe4>
- <https://apnews.com/general-news-ba55196a1590464195007a9194518ed1>
- <https://www.cnnbrasil.com.br/politica/comandante-do-exercito-vai-a-rr-apos-crise-na-fronteira-com-a-venezuela/>
- <https://www.cnnbrasil.com.br/blogs/caio-junqueira/politica/forças-armadas-planejam-grande-acao-militar-proximo-a-fronteira-com-venezuela/>
- <https://www.cnnbrasil.com.br/blogs/gustavo-uribe/politica/brasil-teme-escalada-de-maduro-sobre-essequibo/>
- <https://www.naval.com.br/blog/2018/12/23/marinha-venezuelana-intercepta-navio-da-exxon-em-aguas-guianenses/>
- U.S., Guyana to launch joint maritime patrols near disputed Venezuela border
- <https://www.scmp.com/news/world/americas/article/3305449/venezuela-accuses-us-plotting-false-flag-attack-guyana-oil-platform>
- <https://www.reuters.com/world/americas/us-expresses-support-guianas-sovereignty-amid-border-tensions-with-venezuela-2023-12-07/>
- <https://oglobo.globo.com/mundo/noticia/2023/11/24/guiana-estuda-instalar-bases-militares-com-apoio-estrangeiro-em-area-reivindicada-pela-venezuela.ghtml>
- <https://jovempan.com.br/noticias/mundo/guiana-compra-navio-patrulha-em-meio-a-disputa-de-essequibo-com-a-venezuela.html>
- <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/russias-intervention-in-venezuela-whats-at-stake/>

- jogo?
- 41 Navios de guerra russos, eleições venezuelanas e uma crise fabricada com a Guiana no Caribe? 12 de setembro de 2019 Universidade Internacional da Flórida, 14 de junho de 2024, <https://gordoninstitute.fiu.edu/news-events/the-policy-spotlight/2024/russian-warships-venezuelan-elections-and-a-fabricated-crisis-with-guyana-in-the-caribbean.html>
- 42 Tensões na região de Essequibo ressurgem enquanto a Venezuela conclui uma ponte para uma base de fronteira disputada AP News, 21 de dezembro de 2024 <https://apnews.com/article/guyana-venezuela-border-essequibo-military-ankoko-mining-072e3f69997521fb178091362ba27ccf>
- 43 Venezuela defende reforço militar, acusando a vizinha Guiana de conceder contratos ilegais de petróleo AP News, 21 de fevereiro de 2024 <https://apnews.com/article/venezuela-guyana-border-oil-dispute-exxon-contracts-9f96d9addfb9f4385e8ade84ee6c12af>
- 44 Petrobras anuncia descoberta de petróleo na Margem Equatorial Brasileira Agência Brasil, 10 de abril de 2024 <https://agenciabrasil.ebc.com.br/en/economia/noticia/2024-04/petrobras-announces-oil-discovery-brazilian-equatorial-margin>
- 45 Petróleo na Margem Equatorial pode atrair US\$ 56 bi, diz estudo CNN Brasil, 27 de março de 2025 <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/negocios/exploracao-de-petroleo-na-margem-equatorial-atrairia-us-56-bi-em-investimentos-diz-estudo/>
- 46 Guiana diz que Venezuela deteve dois navios de pesca em suas águas Reuters, 24 de janeiro de 2021 <https://www.reuters.com/article/us-venezuela-guyana/guyana-says-venezuela-detained-two-fishing-vessels-in-its-waters-idUSKBN29T0FW/>
- 47 Venezuela protesta contra leilão de blocos petrolíferos offshore da Guiana Reuters, 20 de setembro de 2023 <https://www.reuters.com/markets/commodities/venezuela-protests-guyanas-auction-offshore-oil-blocks-2023-09-19/>
- 48 Brasil demonstra preocupação com ataque da Venezuela a navio de guerra do Reino Unido enviado à Guiana Reuters, 29 de dezembro de 2023 <https://www.reuters.com/world/americas/brazil-shows-concern-venezuela-slams-uk-warship-sent-guyana-2023-12-29/>
- 49 Essequibo: por que crise ressuscita temor do Brasil sobre presença militar dos EUA na Amazônia BBC News Brasil, 8 de dezembro de 2023 <https://www.bbc.com/portuguese/articles/c72vper4847o>
- 50 Essequibo: por que disputa entre Venezuela e Guiana fez Brasil colocar tropas e diplomatas de prontidão? Terra, 2 de dezembro de 2023 <https://www.terra.com.br/noticias/brasil/essequibo-por-que-disputa-entre-venezuela-e-guiana-fez-brasil-colocar-tropas-e-diplomatas-de-prontidao,ab14cfc61854eba9e57c8badf917c38a01xodb7o.html>
- 51 Novas dinâmicas na vizinhança geopolítica do norte da América do Sul CSIS, 28 de abril de 2021 <https://www.csis.org/analysis/new-dynamics-northern-south-americas-geopolitical-neighborhood>
- 52 Guyana se planta em zona reclamada por Venezuela y SWI, <https://www.swissinfo.ch/spa/guyana-se-planta-en-zona-reclamada-por-venezuela-y-estudia-presencia-militar->

- estudia presencia militar extranjera 24 de novembro de 2023 <https://www.vozdeamerica.com/a/peligro-conflicto-armado-entre-venezuela-guyana-es-grande-real-advierten-expertos/7357626.html>
- 53 Peligro de conflicto armado entre Venezuela y Guyana es “grande y real” advierten expertos VOA, 17 de novembro de 2023
- 54 Qual seria o papel do Brasil em uma eventual invasão da Guiana pela Venezuela? BBC News Brasil, 6 de dezembro de 2023 <https://www.bbc.com/portuguese/articles/c0v23grxq93o>
- 55 A primeira fragata da classe Tamandaré da Marinha do Brasil se prepara para iniciar seus testes no mar Zona Militar, 15 de junho de 2025 <https://www.zona-militar.com/en/2025/06/15/the-brazilian-navys-first-tamandare-class-frigate-is-preparing-to-begin-its-sea-trials-soon/>
- 56 satélite geoestacionário de defesa e comunicações estratégicas-sgdc Telebras, [s.d.] <https://www.telebras.com.br/telebras-sat/conheca-o-sgdc/>
- 57 Cabo EllaLink terá ramal na Guiana Francesa e pode chegar a Belém Teletime, 23 de janeiro de 2024 <https://teletime.com.br/23/01/2024/cabo-ellalink-tera-ramal-na-guiana-francesa-e-pode-chegar-a-belem/>
- 58 Fortaleza: EllaLink inicia operação de cabo submarino que garante conexão direta entre Brasil e a Europa DCD, 10 de setembro de 2021 <https://www.datacenterdynamics.com/br/noticias/fortaleza-ellalink-inicia-operacao-de-cabo-submarino-que-garante-conexao-direta-entre-brasil-e-a-europa/>
- 59 Defesa e CENSIPAM inauguram Antena Multissatelital Ministério da Defesa, 22 de julho de 2021 <https://www.gov.br/defesa/pt-br/centrais-de-conteudo/noticias/defesa-e-censipam-inauguram-antena-multissatelital>
- 60 COMAE inicia operação autônoma do Sistema Espacial Lessonia-1 FAB, 18 de março de 2025 <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/43878/>
- 61 Submarino ‘Humaitá’ é o primeiro da Classe Riachuelo a atracar na BACS Defesa Aérea & Naval, 4 de abril de 2024 <https://www.defesaaereanaval.com.br/naval/submarino-humaita-e-o-primeiro-da-classe-riachuelo-a-atracar-na-bacs>
- 62 Submarino Riachuelo é incorporado à Marinha Tecnologia & Defesa, 1 de setembro de 2022 <https://tecnodefesa.com.br/submarino-riachuelo-e-incorporado-a-marinha/>
- 63 Quando a defesa impulsiona a política externa: agência militar brasileira na revitalização da ZOPACAS Taylor & Francis Online, 15 de maio de 2023 <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14678802.2023.2211536>
- 64 Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) Ministério da Defesa, 1 de janeiro de 2015 <http://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/relacoes-internacionais/foruns-internacionais-1/zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul-zopacas>
- 65 Integração de sistemas não tripulados em operações no mar SouthCom, 2 de agosto de 2023 <https://www.southcom.mil/MEDIA/NEWS-ARTICLES/Article/3518878/integrating-unmanned-systems-into-operations-at-sea/>

APÊNDICE E – Seleção de Eventos Político–Geopolíticos e Pesquisa

1 Principais eventos geopolíticos selecionados:

A partir da análise da coletânea de reportagens foram selecionadas as seguintes hipóteses de eventos:

I Ameaça Energética e Marítima no Arco Norte: Guiana

- **Variável + Ponto de Corte:** Incidentes de segurança marítima na ZEE da Guiana (envolvendo interesses brasileiros ou navios brasileiros) atingem nível de ataque coordenado e limitado, resultando em danos materiais ou interrupção temporária de operações.
- **Pergunta–Probabilidade:** Um ataque limitado a navios ou plataforma de petróleo com participação brasileira na ZEE da Guiana ocorrerá até 2030?
- **Ambientação:**
 - **Variável:** Escalada de tensões e incidentes de segurança marítima na ZEE da Guiana, afetando diretamente a segurança da navegação e a exploração de recursos energéticos, com foco em ativos ou embarcações de interesse brasileiro.
 - **Histórico:** A região da Guiana tem sido palco de crescentes descobertas de petróleo e gás, intensificando disputas territoriais (Guiana–Venezuela). Empresas brasileiras, como a Petrobras, expandem atuação na Bacia da Foz do Amazonas. A MB atua na proteção de suas AJB e na projeção de segurança no Atlântico Sul.
 - **Sinais Pró:** Aumento da retórica e movimentação militar na região; atratividade de grandes reservas de petróleo e gás; fragilidade de estruturas de segurança marítima fora da ZOPACAS; histórico de instabilidade política e econômica em países vizinhos.
 - **Sinais Contra:** Esforços diplomáticos e negociações internacionais para desescalada; presença e interesses de grandes potências globais como contenção; capacidade limitada de marinhas regionais para ataques coordenados e sustentados.

II Ações Venezuelanas de Assertividade Marítima

- **Variável + Ponto de Corte:** Ocorrência de, pelo menos, um incidente de interceptação e abordagem não autorizada de embarcação com vínculo ao Brasil por meios venezuelanos, em áreas marítimas contestadas ou na ZEE brasileira, resultando em protesto diplomático.
- **Pergunta–Probabilidade:** A Venezuela realizará interceptações e possíveis abordagens de navios brasileiros ou em ZEE brasileira até 2030?
- **Ambientação:**
 - **Variável:** Aumento da assertividade naval da Venezuela, manifestada por interceptações e inspeções não autorizadas de embarcações vinculadas ao Brasil (bandeira, origem/destino, ou localização na ZEE brasileira).
 - **Histórico:** A Venezuela possui histórica reivindicação territorial sobre Essequibo. A disputa tem se intensificado, com a Venezuela adotando posturas mais assertivas. A MB tem como missão a proteção de suas águas jurisdicionais e o monitoramento do Atlântico Sul.
 - **Sinais Pró:** Aumento da retórica nacionalista e movimentação militar venezuelana; busca por projeção de poder e afirmação de soberania; possíveis desentendimentos sobre limites marítimos ou confusão de jurisdição.
 - **Sinais Contra:** Pressão internacional e regional pela resolução pacífica; o Brasil como ator regional buscando estabilidade; relutância da Venezuela em escalar incidente direto com o Brasil; reconhecimento mútuo da ZOPACAS como área de paz.

III Aceleração da Guerra Cibernética e Eletrônica

- **Variável + Ponto de Corte:** Ameaças cibernéticas e eletrônicas de alta complexidade atingem infraestruturas críticas navais ou sistemas de comando e controle da MB, resultando em interrupção de operações ou comprometimento de dados sensíveis por mais de 48 horas.
- **Pergunta–Probabilidade:** Um ataque cibernético ou eletrônico sofisticado afetará criticamente a MB até 2030?
- **Ambientação:**

- **Variável:** O ambiente operacional da MB torna-se crescentemente vulnerável a ataques cibernéticos e eletrônicos de atores estatais e não estatais, visando infraestrutura crítica, sistemas de comunicação, navegação e comando e controle.
- **Histórico:** A dependência global de infraestruturas digitais e cabos submarinos têm aumentado exponencialmente. Ataques cibernéticos contra instituições governamentais e militares têm se tornado mais frequentes e sofisticados. A MB tem investido em modernização tecnológica, tornando-se mais interconectada e exposta.
- **Sinais Pró:** Crescimento do crime cibernético e ciberterrorismo globalmente; aumento de incidentes de espionagem cibernética patrocinada por estados; desenvolvimento contínuo de novas ferramentas de guerra eletrônica; dificuldade inerente em proteger redes complexas contra ameaças avançadas; proliferação de tecnologias armadas ciberneticamente.
- **Sinais Contra:** Investimentos crescentes da MB e do governo em segurança cibernética e resiliência; cooperação internacional em cibersegurança; desenvolvimento de doutrinas e treinamentos para defesa cibernética; conscientização e treinamento do pessoal militar para identificar e responder a ataques.

IV Proliferação de VANTs Marítimos e Submarinos Autônomos (UUVs)

- **Variável + Ponto de Corte:** A difusão e o uso generalizado de veículos não tripulados marítimos (USVs) e submarinos autônomos (UUVs) por atores estatais e não estatais no Atlântico Sul, alterando a dinâmica de vigilância, reconhecimento e até mesmo ataque, tornando a detecção e neutralização desses meios uma prioridade naval.
- **Pergunta-Probabilidade:** A proliferação de USVs e UUVs impactará significativamente as operações navais no Atlântico Sul até 2030?
- **Ambientação:**
 - **Variável:** O desenvolvimento e a aquisição de sistemas não tripulados (veículos de superfície e subaquáticos) por diferentes atores na região do Atlântico Sul e globalmente, transformando as operações de

patrulha, vigilância, inteligência e negação de área, exigindo novas capacidades de defesa e contramedidas da MB.

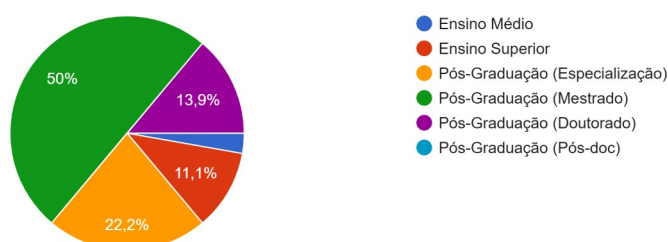
- **Histórico:** A MB já incorpora VANTs para busca e salvamento. Globalmente, marinhas e atores não estatais têm explorado o uso de drones em ambientes marítimos. A miniaturização, autonomia e capacidade de operar em enxames tornam esses sistemas mais acessíveis e perigosos.
- **Sinais Pró:** Avanços rápidos na tecnologia de baterias, IA, navegação autônoma e comunicação submarina; baixo custo relativo de aquisição e operação de USVs/UUVs; capacidade de operar em ambientes de alto risco sem perda de vidas humanas; uso crescente de drones em conflitos recentes.
- **Sinais Contra:** Desafios tecnológicos para operações de longo alcance e duradouras (especialmente UUVs); questões éticas e legais complexas sobre o uso de armas autônomas; necessidade de infraestrutura de apoio para lançamento e manutenção; capacidade de contramedidas e guerra eletrônica.

2 Pesquisa de probabilidade e impacto:

A partir dos itens selecionados, foi realizada uma pesquisa com especialistas, a fim de se realizar uma análise de probabilidade e grau de impacto dos eventos, a partir das perguntas apresentadas nestes eventos. A amostra da pesquisa apresentou os seguintes dados:

2.1 Grau de escolaridade dos entrevistados:

Qual o seu grau de escolaridade?
36 respostas

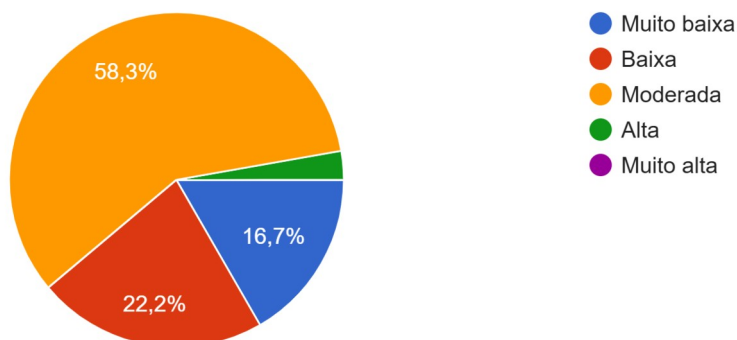


2.2 Evento I – Ameaça Energética e Marítima na ZEE Norte:

2.2.1 Probabilidade de ocorrência do evento:

Qual a probabilidade deste evento ocorrer até 2030?

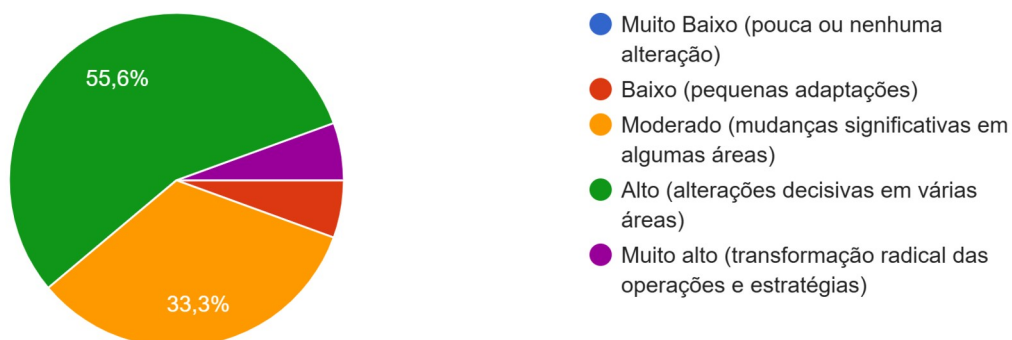
36 respostas



2.2.2 Impacto do evento nas missões, capacidades e prioridades da MB:

Qual seria o impacto deste evento nas missões, capacidades e prioridades da Marinha do Brasil?

36 respostas

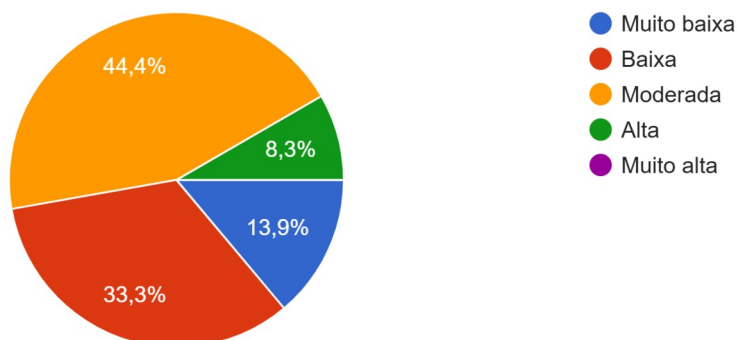


2.3 Evento II – Ações Venezuelanas de Assertividade Marítima:

2.3.1 Probabilidade de ocorrência do evento:

Qual a probabilidade deste evento ocorrer até 2030?

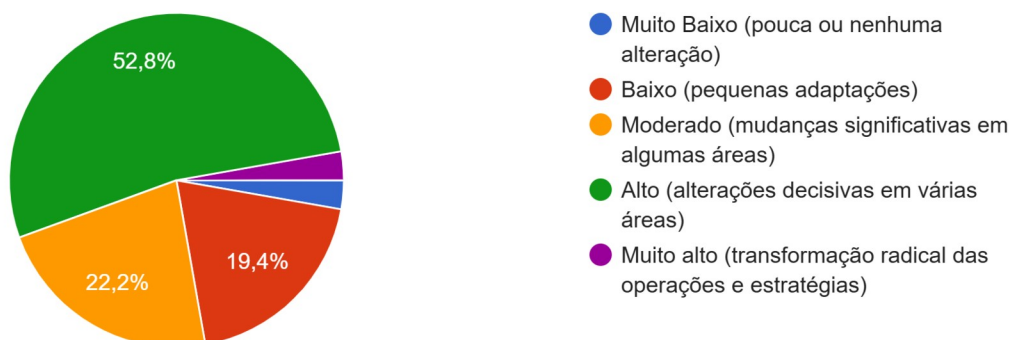
36 respostas



2.3.2 Impacto do evento nas missões, capacidades e prioridades da MB:

Qual seria o impacto deste evento nas missões, capacidades e prioridades da Marinha do Brasil?

36 respostas

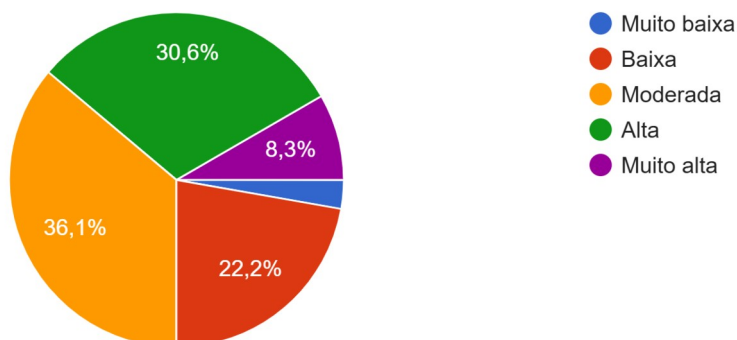


2.4 Evento III – Escalada da Guerra Cibernética Naval:

2.4.1 Probabilidade de ocorrência do evento:

Qual a probabilidade deste evento ocorrer até 2030?

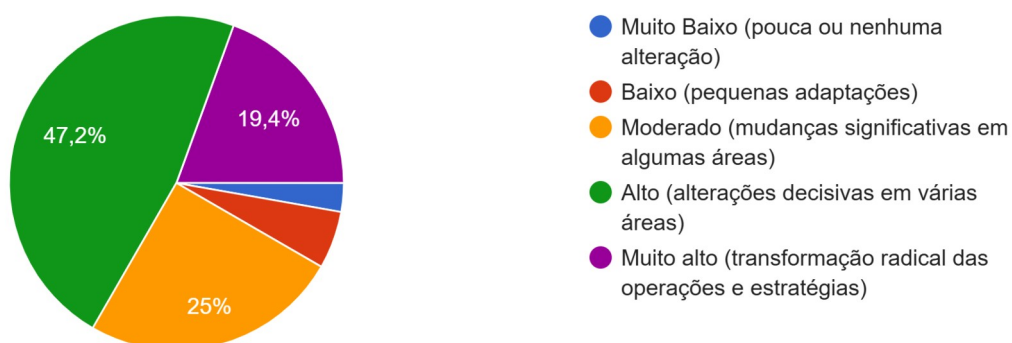
36 respostas



2.4.2 Impacto do evento nas missões, capacidades e prioridades da MB:

Qual seria o impacto deste evento nas missões, capacidades e prioridades da Marinha do Brasil?

36 respostas

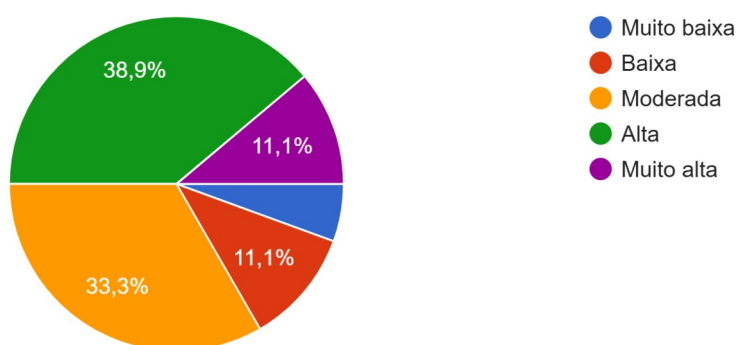


2.5 Evento IV – Avanço de veículos não tripulados marítimos e submarinos (USVs/UUVs) no Atlântico Sul:

2.5.1 Probabilidade de ocorrência do evento:

Qual a probabilidade deste evento ocorrer até 2030?

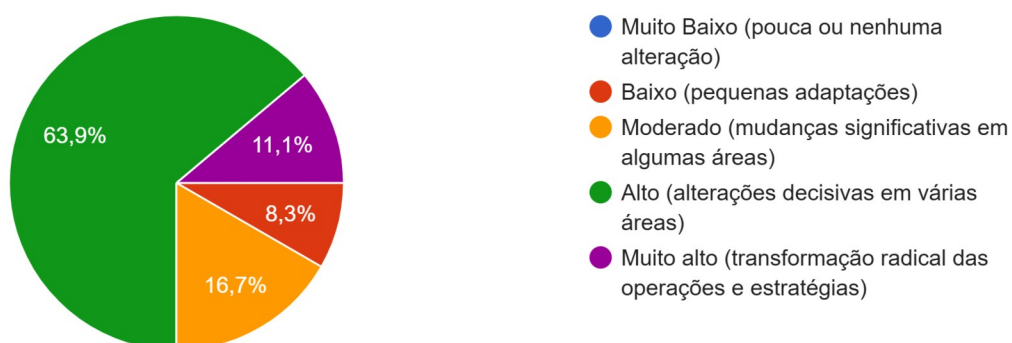
36 respostas



2.5.2 Impacto do evento nas missões, capacidades e prioridades da MB:

Qual seria o impacto deste evento nas missões, capacidades e prioridades da Marinha do Brasil?

36 respostas



2.6 Link da pesquisa:

<https://forms.gle/ghxbegsvst4JaaJN6>