



UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE



INSTITUTO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS

MBA EM ESTUDOS ESTRATÉGICOS E RELAÇÕES INTERNACIONAIS

AURINO DIAS BARROS FILHO

**A ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA E O PAPEL DA MARINHA DO BRASIL
NO ATLÂNTICO SUL, NESTA DÉCADA (2020-2030).**

Niterói

2021

AURINO DIAS BARROS FILHO

**A ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA E O PAPEL DA MARINHA DO BRASIL
NO ATLÂNTICO SUL, NESTA DÉCADA (2020-2030).**

Trabalho de conclusão de curso de MBA apresentado ao Instituto de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense com parceria ao Centro de Instrução Sylvio de Camargo (Marinha do Brasil) como requisito parcial para a obtenção do título de MBA em Estudos Estratégicos e Relações Internacionais.

**Folha de Aprovação de Trabalho de Conclusão de Curso em Relações Internacionais
(Monografia)**

Título do Trabalho: A Estratégia Nacional de Defesa e o Papel da Marinha Do Brasil no Atlântico Sul, nesta década (2020-2030).

Aluno: Aurino Dias Barros Filho

Avaliadores

Avaliador 01: Prof. Dr. Eduardo Heleno de Jesus Santos (orientador)

Avaliador 02: XXXXXXXXX (leitor)

Notas dos Avaliadores	
Nota 1	
Nota 2	
Nota Final	

DEDICATÓRIA

À minha família, pela compreensão quanto à minha ausência durante a confecção deste trabalho. À minha esposa Camila e aos meus filhos Arthur e Clara, por serem a melhor companhia nos momentos de estudos e dificuldades enfrentadas nesse período.

RESUMO

O Atlântico Sul é uma das principais rotas marítimas e comerciais do planeta Terra, essencial para o desenvolvimento do Brasil, maior país da América do Sul e mais importante economia do continente. A fronteira leste brasileira, banhada pelo Atlântico Sul, concentra parcela significativa da população na região costeira e a região mais desenvolvida do país, a Sudeste. Esta pesquisa tem por foco apresentar a Estratégia Nacional de Defesa e o papel da Marinha do Brasil no Atlântico Sul, nesta década (2020-2030) e descrever as possibilidades dos Programas Estratégicos da Marinha e as oportunidades oriundas desta região marítima para o Brasil. Objetiva-se descrever como o Brasil poderá contrapor-se as ameaças crescentes na região conhecida por Amazônia Azul e no seu entorno estratégico, bem como, as iniciativas de Defesa, no âmbito da Marinha do Brasil para assegurar a defesa dos interesses nacionais e a soberania brasileira no Atlântico Sul. Além disso, este trabalho abordará a Política Nacional de Defesa e o Livro Branco de Defesa Nacional com enfoque no Atlântico Sul e os Programas Estratégicos da Marinha do Brasil: o Programa Nuclear da Marinha (PNM), o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) e o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), todos vocacionados para o fomento da segurança e do monitoramento da Amazônia Azul. Assim, a pesquisa utilizará documentos Oficiais, sob a perspectiva da Marinha do Brasil, baseada em dados bibliográficos e conceituais sobre o tema exposto.

Palavras- chave: Atlântico Sul, Amazônia Azul, Estratégia Nacional de Defesa, Marinha do Brasil, Programa Nuclear da Marinha (PNM), Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) e Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz).

ABSTRACT

The South Atlantic is one of the main maritime and commercial routes on planet Earth, essential for the development of Brazil, the largest country in South America and the continent's most important economy. The eastern Brazilian border, bathed by the South Atlantic, concentrates a significant portion of the population in the coastal region and the most developed region in the country, in the Southeast. This research aims to present the National Defense Strategy and the role of the Brazilian Navy in the South Atlantic in this decade (2020-2030) and describe the possibilities of the Navy's Strategic Programs and the opportunities arising from this maritime region for Brazil. The objective is to describe how Brazil will be able to counteract the growing threats in the region known as the Blue Amazon and its strategic surroundings, as well as the Defense initiatives, within the scope of the Brazilian Navy to ensure the defense of national interests and sovereignty Brazil in the South Atlantic. In addition, this paper will address the National Defense Policy and the White Paper on National Defense with a focus on the South Atlantic and the Strategic Programs of the Brazilian Navy: the Navy's Nuclear Program (PNM), the Development Program of Submarines (PROSUB) and the Blue Amazon Management System (SisGAAz), all aimed at promoting safety and monitoring of the Blue Amazon. Thus, the research will use Official documents, from the perspective of the Brazilian Navy, based on bibliographic and conceptual data on the exposed theme.

Keywords: South Atlantic, Blue Amazon, National Defense Strategy, Brazilian Navy, Navy Nuclear Program (PNM), Submarine Development Program (PROSUB) and Blue Amazon Management System (SisGAAz).

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1 – Amazônia Azul

Figura 1.2 - Pesqueiro chinês Hua Li8, típico navio que integra as frotas pesqueiras chinesas.

Figura 1.3 - Marinha Portuguesa intercepta piratas no Golfo da Guiné.

Figura 1.4 – Folder da Webinar sobre a ZOPACAS.

Figura 1.5 – Pré-sal (Reservas petrolíferas das bacias de Santos-SP, Campos-RJ e Espírito Santo-ES).

Figura 1.6 - A navegação de Cabotagem no Brasil.

Figura 1.7 - Entorno Estratégico Brasileiro.

Figura 1.8 - Plataforma Continental Brasileira

Figura 1.9 - Superfície tridimensional do solo submarino da ERG

Figura 1.10 - Submarino S-40 Riachuelo em testes de navegação

TABELAS

Tabela 1.1 – Custos do Programa Nuclear da Marinha

Tabela 1.2 - Plano de Articulação e Equipamentos da Marinha do Brasil (Paemb)

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

AIFM - Autoridade Internacional dos Fundos Marítimos

AIEA - Agência Internacional de Energia Atômica

AJB – Águas Jurisdicionais Brasileiras

AMAS - Área Marítima do Atlântico Sul

BNQR - Biológicos, Químicos, Nucleares e Radiológicos

CAMAS - Coordenação de Área Marítima do Atlântico Sul

CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

CISMAR - Centro Integrado de Segurança Marítima

END – Estratégia Nacional de Defesa

ERG – Elevação de Rio Grande

IBAMA- Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

LCM - Linhas de Comunicações Marítimas

LBDN – Livro Branco de Defesa Nacional

LEPLAC - Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira

LRIT - Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância

MAN - Missão de Assessoria Naval

MB – Marinha do Brasil

MT- Mar Territorial

ONG - Organizações Não Governamentais

ONU – Organização das Nações Unidas

OTAN - Organização do Tratado do Atlântico Norte

Paemb - Plano de Articulação e Equipamentos da Marinha do Brasil

PC - Plataforma Continental

PCT - Programa de Obtenção das Fragatas Classe Tamandaré

PEM - Plano Estratégico da Marinha PND Política Nacional de Defesa

PF - Polícia Federal

PETROBRÁS - Petróleo Brasileiro S/A

PIB – Produto Interno Bruto

PND – Política Nacional de Defesa

PNM - Programa Nuclear da Marinha

PREPS - Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite

PRONAE - Programa Obtenção de Navios-Aeródromos

PROHIDRO - Programa Obtenção de Meios de Hidroceanográficos

PROSUB – Programa de Desenvolvimento de Submarinos

PROSUPER Programa de Obtenção de Meios de Superfície

REMLAC - Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira

SAR - Search and Rescue (busca e salvamento)

SisGAAz – Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul

SIMMAP - Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades de Petróleo

SISTRAM - Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo

SOUTHCOM - U.S. Southern Command – Comando Sul dos EUA

SNBR - Submarino de Propulsão Nuclear Brasileiro

TIAR – Tratado Interamericano de Assistência Recíproca

TNP – Tratado de Não Proliferação de Armas Nucleares

UFEM - Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas

UNASUL - União de Nações Sul-Americanas

ZC - Zona Contígua

ZEE - Zona Econômica Exclusiva

ZEEI - Zona Econômica Exclusiva Insular

ZOPACAS – Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	13
1.1 Objetivo Geral.....	16
1.2 Objetivo Específico.....	16
1.3 Revisão de literatura.....	16
1.4 Metodologia.....	16
1.5 As disposições previstas na Política de Defesa Nacional(PDN), na Estratégia Nacional de Defesa(END) e no Livro Branco de Defesa voltadas para a segurança do Atlântico Sul.....	17
2. As ameaças para o Brasil na região do Atlântico Sul, nesta década (2020-2030).....	20
2.1 Pesca Ilegal na ZEE brasileira.....	24
2.2 Crimes ambientais na costa brasileira.....	26
2.3 Narcotráfico e crime transnacional nas águas jurisdicionais brasileiras, no Atlântico Sul.....	29
2.4 Pirataria no Atlântico Sul e seus riscos para a Amazônia Azul.....	30
3. As oportunidades na região do Atlântico Sul para o Brasil, nesta década (2020-2030)	35
3.1 Exploração de Riquezas Minerais na Amazônia Azul.....	37
3.2 Navegação de Cabotagem na Costa Brasileira.....	40
3.3 Controle de rotas marítimas e segurança do comércio no Atlântico Sul.....	42
4. Os limites do Entorno Estratégico Brasileiro e a segurança do Atlântico Sul.....	45
4.1 A Amazônia Azul.....	47
4.2 Os Programas Estratégicos da Marinha do Brasil e a defesa da soberania na Amazônia Azul.....	51
4.2.1 O Programa Nuclear da Marinha (PNM).....	52
4.2.2 Programa de Desenvolvimento de Submarinos.....	54
4.2.3 Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul(SisGAAz).....	58
5. Considerações Finais.....	62
6. CONCLUSÃO.....	64
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	66

INTRODUÇÃO

O Brasil, país da América do Sul de dimensões continentais, tem como principal fronteira o Atlântico Sul e suas dimensões colossais, exigindo assim atenção especial do Estado Brasileiro, principalmente, no que se refere à proteção da costa brasileira, os recursos naturais e energéticos no mar, bem como, na garantia da soberania do Brasil na Amazônia Azul.

O Atlântico Sul é uma das principais rotas comerciais do mundo, por onde circulam 90% do comércio exterior brasileiro, além disso, possui reservas estratégicas incalculáveis de recursos naturais energéticos, onde se destacam petróleo, gás natural, minérios, bem como de pescado e forte potencial turístico. É neste cenário que a Marinha do Brasil(MB), em parceria com órgãos governamentais desenvolve a política de defesa da Amazônia Azul, região que compreende: mar territorial, zona contígua, zona exclusiva econômica e plataforma continental.

Nesse sentido, o Brasil possui diversos documentos de alto nível, no âmbito da Defesa, como: a Política Nacional de Defesa (PND) que busca harmonizar as iniciativas de todas as expressões do Poder Nacional intervenientes com o tema, visando melhor aproveitar suas potencialidades e suas capacidades e que visem a maximizar a capacidade da Defesa Nacional, de forma a garantir ao Estado brasileiro atingir seus objetivos, a despeito de quaisquer ameaças à sua soberania e os interesses nacionais, inclusive no mar.

De acordo com a PND, além das regiões onde se concentram o poder político e econômico, dever-se-ão focar os esforços na faixa de fronteira, na Amazônia e no Atlântico Sul. Nesse sentido, cresce de importância os programas estratégicos da Marinha do Brasil, previstos na END: na segurança da navegação e controle das rotas comerciais do Atlântico Sul e na garantia da exploração de recursos minerais estratégicos neste Oceano, principalmente a prospecção de petróleo e gás na região do Pré-sal localizada na plataforma continental, o controle da navegação de cabotagem, bem como, a necessidade do Brasil possuir capacidade dissuasória para se contrapor às ameaças, no Atlântico Sul.

Neste escopo, a Marinha é o principal ator e responsável pela segurança aquaviária das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), sendo o Comandante da Marinha, a Autoridade Marítima brasileira. O papel da MB no Atlântico Sul, nesta década (2020-2030), apresenta-se relevante para o Brasil, cabendo ressaltar, a iniciativa da Marinha do Brasil em demonstrar a importância da Amazônia Azul, posteriormente, a necessidade de

consolidação dos Programas Estratégicos no âmbito desta Força Naval, para a defesa dos interesses nacionais no Atlântico Sul, particularmente na Amazônia Azul.

A pesquisa responderá qual o papel da Marinha do Brasil na defesa dos interesses nacionais no Atlântico Sul, por meio da consolidação dos seus Programas Estratégicos na defesa dos interesses nacionais no Atlântico Sul contra as ameaças, nesta década (2020-2030). A relevância do presente estudo baseia-se em mostrar que o Atlântico Sul é estratégico para o desenvolvimento do Brasil, particularmente, nesta década e a partir do conceito de Amazônia Azul que contribuirá sobremaneira para a inserção da mentalidade marítima na sociedade brasileira e ainda a importância estratégica e econômica desta região marítima.

Os Programas Estratégicos da MB possibilitarão ao país a segurança e proteção necessárias ao incremento da exploração sustentável dos recursos presentes na *Amazônia Azul*. O trabalho foi desenvolvido a partir da análise sobre as perspectivas do Brasil em relação a Estratégia Nacional de Defesa e o papel da MB no Atlântico Sul, nesta década, com base em pesquisas bibliográficas, publicações, artigos acadêmicos, estudos realizados pela geopolítica e suas teorias, apontando os desafios a serem enfrentados e as saídas existentes para o futuro do país.

Além disso, a pesquisa destacará a Política Nacional de Defesa e as diretrizes e ações apresentadas no Plano Estratégico da Marinha (PEM- 2040) tendo a Doutrina Básica da Marinha (DBM) e a Política Naval como basilares, com enfoque na problemática do Atlântico Sul e da *Amazônia Azul*, bem como, apresentará os principais Programas Estratégicos da Marinha, são eles: o Programa Nuclear da Marinha (PNM), o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) e o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), os quais contribuirão para a consecução dos objetivos estratégicos da Força Naval nesta década.

A pesquisa abordará os programas estratégicos previstos na END e desenvolvidos no âmbito da Marinha do Brasil que contribuem para o fortalecimento da segurança da Amazônia Azul contra ameaças, como: a pesca ilegal, a pirataria, o narcotráfico e a exploração clandestina das riquezas nacionais na plataforma continental e a defesa da soberania brasileira no Atlântico Sul, bem como, o fomento ao progresso científico e tecnológico do país e a partir do estabelecimento da Amazônia Azul e a definição da: Zona Exclusiva Econômica, da Zona Contígua e dos limites da Plataforma Continental pela Organização das Nações Unidas (ONU), bem como, a descoberta de riquezas

energéticas e minerais na costa brasileira, aspectos relevantes que trouxeram diversas oportunidades de desenvolvimento sustentável ao país.

Nesta década, o desafio será acelerar a exploração de petróleo em águas profundas, investir em novas descobertas de jazidas minerais na plataforma continental brasileira, assim como, garantir a segurança dos interesses econômicos nacionais, através da consolidação dos Programas Estratégicos da Marinha, como o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) que possibilitará ao Brasil desenvolver o Submarino de Propulsão Nuclear, um meio nobre de dissuasão estratégica por excelência.

A motivação para sustentar a presente pesquisa reside na importância de contribuir para a literatura sobre a importância da END, do Mar e das iniciativas da Marinha do Brasil relacionadas ao Atlântico Sul, nesta década (2020-2030). Tal pesquisa poderá contribuir para a resolução de contendas nesta importante região marítima, estratégica para o desenvolvimento nacional.

Para isso, dividiu-se o trabalho em quatro capítulos, no primeiro capítulo, abordar-se-ão as disposições previstas: na Política de Defesa Nacional, na Estratégia Nacional de Defesa e no Livro Branco de Defesa voltadas para a segurança do Atlântico Sul, já no segundo capítulo, trataremos das ameaças para o Brasil na região do Atlântico Sul, nesta década (2020-2030). No terceiro capítulo, abordar-se-á sobre as oportunidades na região do Atlântico Sul para o Brasil, neste período.

Por fim, no quarto capítulo, serão apresentados: os limites do Entorno Estratégico Brasileiro e a segurança do Atlântico Sul, bem como, o relevante papel da Amazônia Azul para a MB e para o Brasil e os Programas Estratégicos da Marinha do Brasil, que são: o Programa Nuclear da Marinha (PNM), o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) e o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), essenciais na defesa da soberania brasileira.

1.1 OBJETIVO GERAL

Este trabalho tem como objetivo geral identificar os desafios para a Marinha do Brasil no Atlântico Sul, nesta década (2020-2030). Devido à importância do Atlântico Sul para o Brasil devemos analisar: a END, o papel da MB, bem como, as ameaças e oportunidades que esta região oceânica, localizada no entorno estratégico brasileiro confere ao país.

1.2 OBJETIVO ESPECÍFICO

Para alcançar tal objetivo geral faremos uma revisão bibliográfica de autores dos Almirantes: Armando Vidigal e Mário César Flores, buscando identificar os aspectos de importância do Atlântico Sul, bem como utilizaremos outros autores que conhecem profundamente os programas estratégicos da Marinha do Brasil, como: o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) e o Programa de Submarinos de Propulsão Nuclear (PROSUB).

1.3 REVISÃO DE LITERATURA

Para esta análise, revisaremos a bibliografia oficial como a Política Nacional de Defesa (PND), a Estratégia Nacional de Defesa (END) e o Livro Branco de Defesa, bem como, a Doutrina Básica da Marinha e o Plano Estratégico da Marinha (PEM-2040) e autores como o Almirante Vidigal, profundo conhecedor do assunto em questão. Cabe ressaltar que a Política de Defesa Nacional (PND) visa orientar os esforços de toda a sociedade brasileira no sentido de reunir capacidades em nível nacional, a fim de desenvolver as condições para garantir a soberania do País, sua integridade e a consecução dos objetivos nacionais. Já o Livro Branco de Defesa visa maior transparência e manutenção do equilíbrio de Poder na região. Desse modo, Defesa e Diplomacia são importantes vetores para a preservação e o fortalecimento da Soberania Nacional, o que exige coordenação estreita entre as políticas externa e de defesa, na medida em que esta oferece salvaguardas imprescindíveis para a atuação do Brasil no cenário internacional.

1.4 METODOLOGIA

Este trabalho terá como premissa uma pesquisa básica de caráter exploratório e, para tal, utilizar-se-á de pesquisa bibliográfica, por meio de abordagem qualitativa e método dedutivo, onde buscaremos estudar os fenômenos mais amplos que atuam no Atlântico Sul e os interesses gerais do Brasil e novas ameaças para assim poder chegar a uma conclusão particular sobre o objeto de estudo, a Estratégia Nacional de Defesa e o papel da Marinha do Brasil no Atlântico Sul, nesta década (2020-2030).

1.5 AS DISPOSIÇÕES PREVISTAS NA POLÍTICA DE DEFESA NACIONAL, NA ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA E NO LIVRO BRANCO DE DEFESA VOLTADAS PARA A SEGURANÇA DO ATLÂNTICO SUL

Inicialmente, cabe destacar as disposições previstas nos documentos Oficiais de Defesa de mais alto nível. Segundo a Política Nacional de Defesa (PND), “O planejamento da defesa deve incluir todas as regiões e, em particular, as áreas vitais onde se encontra a maior concentração de poder político e econômico. Da mesma forma, deve-se priorizar a Amazônia e o Atlântico Sul.” A PND, estabelece ainda:

“A Política Nacional de Defesa (PND) é o documento condicionante de mais alto nível do planejamento de ações destinadas à defesa nacional coordenadas pelo Ministério da Defesa. Voltada essencialmente para ameaças externas, estabelece objetivos e orientações para o preparo e o emprego dos setores militar e civil em todas as esferas do Poder Nacional, em prol da Defesa Nacional.” (BRASIL, 2016, p.07)

Nesse contexto, a PND também cita os limites da *Amazônia Azul* estabelecidos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM), que aumentou substancialmente o território brasileiro no mar:

“A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar abre a possibilidade de o Brasil estender os limites da sua Plataforma Continental e exercer o direito de jurisdição sobre os recursos econômicos em uma área de cerca de 4,5 milhões de quilômetros quadrados, região de vital importância para o País, uma verdadeira Amazônia Azul.” (BRASIL, 2016, p.14)

Já a Estratégia Nacional de Defesa (END), pauta-se pelas seguintes diretrizes:

- “ 1. Dissuadir a concentração de forças hostis nas fronteiras terrestres e nos limites das águas jurisdicionais brasileiras, e impedir-lhes o uso do espaço aéreo nacional. Para dissuadir, é preciso estar preparado para combater. A tecnologia, por mais avançada que seja, jamais será alternativa ao combate. Será sempre instrumento do combate.
2. Organizar as Forças Armadas sob a égide do trinômio monitoramento/controle, mobilidade e presença. Esse triplo imperativo vale, com as adaptações cabíveis, para cada Força. Do trinômio resulta a definição das capacitações operacionais de cada uma das Forças.
3. Desenvolver as capacidades de monitorar e controlar o espaço aéreo, o território e as águas jurisdicionais brasileiras.” (BRASIL, 2016, p.25)

Outro documento de alto nível de Defesa é o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) que buscar dar transparência aos objetivos nacionais, com enfoque na diplomacia de Defesa. Segundo o LBDN (2020), o Atlântico Sul é essencial na consecução dos objetivos do Brasil:

“O Brasil tem especial interesse na paz e segurança do Atlântico Sul. Esse oceano possui áreas estratégicas relevantes e de vital importância para o comércio mundial e nacional. Por isso, dedica especial atenção à construção

de um ambiente cooperativo no Atlântico Sul, sob a égide da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS). O aumento de incidentes de pirataria e roubo no Golfo da Guiné, por exemplo, evidencia a importância de fortalecimento da ZOPACAS, com vistas a contribuir para o desenvolvimento das capacidades dos Estados costeiros daquele Golfo de prover a segurança marítima e a estabilidade na região. A cooperação mantida no âmbito da ZOPACAS estende-se a temas ambientais e de sustentabilidade.” (BRASIL, 2020, p.09)

De acordo com estes documentos Oficiais o Atlântico Sul e a *Amazônia Azul* são territórios importantíssimos para o desenvolvimento das potencialidades do Brasil e caberá, em grande medida à Marinha do Brasil (MB), a manutenção da prontidão necessária e capacidade dissuasória e de pronto emprego para se contrapor aos desafios nesta região, nesta década (2020-2030) que se apresentam no horizonte próximo.

Conforme a Estratégia Nacional de Defesa, a Marinha do Brasil tem a seguinte missão:

“A Marinha do Brasil tem como missão-síntese preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; para o cumprimento das atribuições subsidiárias previstas em lei; e para o apoio à política externa.” (BRASIL, 2016, p.43)

Para o Almirante Armado Vidigal, a MB teve três fases distintas: a primeira fase, a da maritimidade, que teve início na independência do Brasil e concluída com a chegada da esquadra de 1910 (Esquadra Branca), foi marcada pela hegemonia política da Marinha. Já a segunda fase se estendeu até a denúncia do Acordo Militar Brasil-Estados Unidos da América (EUA) em 1977, sendo marcada pela grande proeminência dos EUA e pela influência da guerra antissubmarino sobre a Doutrina Militar Naval (DMN), o adestramento e o reaparelhamento da Marinha, com enfoque no campo político e a terceira fase caracteriza-se pela procura de autonomia no campo estratégico (VIDIGAL, 2002).

No que se refere aos documentos oficiais de Defesa, a nova END (2020) foi encaminhada ao Congresso Nacional pelo Ministério da Defesa (MD) do Brasil em 22 de julho de 2020 e já foi aprovada pela Câmara dos Deputados, contudo, ainda encontra-se em processão de tramitação no Senado da República, sem previsão de promulgação pelo Presidente da República Federativa do Brasil.

Em comparação a atual Estratégia Nacional de Defesa não ocorreram alterações importantes na nova END, que prevê a seguinte missão estratégica para a Marinha do Brasil:

A Marinha do Brasil tem como missão preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a defesa da Pátria; para a garantia dos poderes

constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; para o cumprimento das atribuições subsidiárias previstas em lei; e para o apoio à política externa. (BRASIL,2020, p.24)

Após esta aprovação, a nova END (2020) estabelecerá os objetivos estratégicos e as metas para a defesa do Brasil nos próximos quatro anos, nesse diapasão, a END estaria adequada aos desafios da década em nosso entorno estratégico e no Atlântico Sul? Nesse momento, torna-se necessário ao Brasil o fortalecimento da mentalidade de Defesa e Diplomacia e a necessidade de recursos; bélicos, humanos e econômicos para cobrir a dimensão e a complexidade deste desafio, nesta década (2020-2030).

Sobre os meios navais para atender os objetivos estratégicos brasileiros no Atlântico Sul, até 2047, está prevista a obtenção de 276 navios e embarcações para a Marinha do Brasil. Este total inclui 216 navios (195 unidades de superfície e 21 submarinos) e 60 embarcações diversas (quatro diques flutuantes e 56 embarcações de desembarque). (RMB, 2014, p.53)

Assim, cresce de importância o papel da MB no âmbito da diplomacia de Defesa e a projeção naval com meios de capacidade dissuasória estratégica, na defesa dos interesses nacionais no Atlântico Sul e da soberania brasileira na Amazônia Azul. Todavia, atualmente, vivemos em um ambiente econômico desafiador para o país e com sérias restrições orçamentárias dos recursos destinados à Defesa agravado pela pandemia do novo Corona Vírus (COVID-19) que assolou o mundo, em 2020.

2. AS AMEAÇAS PARA O BRASIL NA REGIÃO DO ATLÂNTICO SUL, NESTA DÉCADA (2020-2030)

O Atlântico Sul ainda é caracterizado como um dos menos conhecidos entre os oceanos do planeta, nesse contexto, o período compreendido entre 2020 e 2030 será desafiador para o Brasil, particularmente, no que se refere à manutenção e reafirmação da soberania brasileira no Atlântico Sul, mais precisamente, na *Amazônia Azul*¹ e no *Entorno Estratégico Brasileiro*². O Livro Branco de Defesa (LBDN) delimita nosso entorno estratégico: “Em termos geopolíticos, o Brasil prioriza o entorno estratégico, constituído pela América do Sul, Atlântico Sul, costa ocidental da África e Antártica.” (BRASIL, 2020, p.27)

Nesse diapasão, mais do que patrulhar as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)³, por meio da Marinha do Brasil (MB), deverá ter atenção especial às ameaças cada vez mais presentes no Atlântico Sul, como: pirataria, pesca ilegal, crimes ambientais, contrabando, narcotráfico, crimes cibernéticos, bem como, a proteção dos recursos energéticos presentes na plataforma continental do Brasil, principalmente, com o fortalecimento da prospecção de petróleo e gás nos campos brasileiros do Pré-sal⁴, pela Petrobrás.

Em síntese, além dessas ameaças, a presença de Estados falidos na América do Sul e na África, cujos governos não atendem às necessidades básicas econômicas e sócio-

¹ Amazônia Azul é a denominação do território marítimo brasileiro, que possui hoje aproximadamente de 5,6 milhões de km² referentes à soma da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) com a Plataforma Continental (PC) do Brasil. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/spp/amaz%C3%B4nia-azul>> Acessado em 22 de Julho de 2021.

² BRASIL. A América do Sul é o ambiente regional no qual o Brasil se insere. Buscando aprofundar seus laços de cooperação, o País visualiza um entorno estratégico que extrapola a região sulamericana e inclui o Atlântico Sul e os países limítrofes da África, assim como a Antártica. Ao norte, a proximidade do mar do Caribe impõe que se dê crescente atenção a essa região. (BRASIL, p.21)

³ Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer. Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas jurisdicionais Brasileiras. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/spp/amaz%C3%B4nia-azul>> Acessado em 22 de Julho de 2021.

⁴ O pré-sal é uma sequência de rochas sedimentares formadas há mais de 100 milhões de anos, no espaço geográfico criado pela separação do antigo continente Gondwana. Mais especificamente, pela separação dos atuais continentes Americano e Africano, que começou há cerca de 150 milhões de anos. Entre os dois continentes formaram-se, inicialmente, grandes depressões, que deram origem a grandes lagos. Disponível em: <https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/areas-de-atuacao/exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/pre-sal/?gclid=CjwKCAjwruSHBhAtEiwA_q> Acessado em 22 de Julho de 2021.

políticas de seus povos, apresentam fortes vulnerabilidades de defesa e segurança, possibilitando assim terreno fértil para agentes criminosos não estatais que colocam em risco a segurança nesses continentes e, em grande escala, no Atlântico Sul. Além disso, para o Almirante Armando Vidigal, além dessas ameaças, a crise da água, da energia, do meio-ambiente, e de alimentos, acrescenta forte pressão ao Brasil no contexto internacional aliadas ao enfraquecimento da mentalidade marítima entre os brasileiros.

Para o Almirante Vidigal, durante o século XX, os brasileiros perderam, de certa maneira, a mentalidade marítima, essencial para o desenvolvimento de qualquer nação. Esse aspecto deu-se à urgência de ocupação física e econômica dos confins do Brasil, para garantir as fronteiras secas. Pesaram, também, os impactos das Guerras Mundiais, no início do Séc.XX e das duas crises do petróleo, na década de 1970, sobre o comércio mundial e a indústria naval. (VIDIGAL, 2006, p. 27-29).

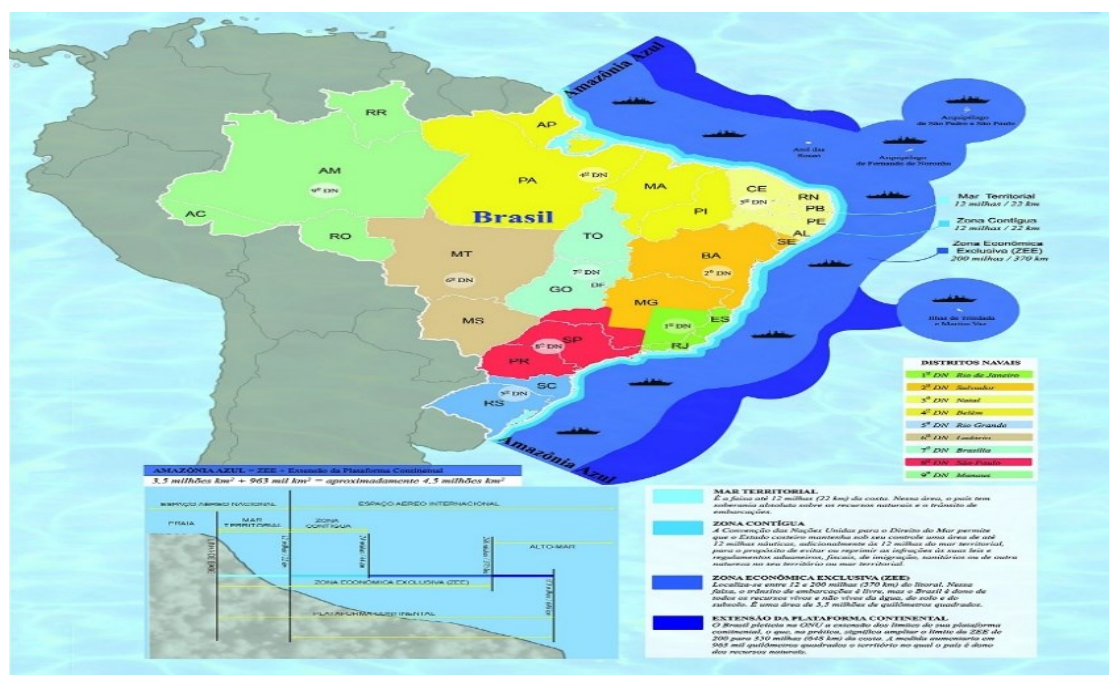


Figura 1.1: (Amazônia Azul)

O Brasil é o maior país da América do Sul e detém o maior produto interno bruto (PIB) do continente, onde, todo o seu vasto litoral é banhado pelo Atlântico Sul. Além disso, a Amazônia Azul tem uma área marítima de dimensões semelhantes às da Amazônia Verde, assim, o Oceano Atlântico assume protagonismo no contexto brasileiro de segurança e da Defesa Nacional.

Segundo o Almirante Mário César Flores, antigo Ministro da Marinha do Brasil:

“O cenário regional deve inspirar o preparo útil para dissuadir a evolução ao nível de risco de ação militar e para controlá-la em seu início caso falhe a dissuasão, dentro da ideia de que o desejável é a solução rápida, estritamente necessária. A dissuasão depende da capacidade de executar ação relacionada com o contencioso; dissuasão ampla e abstrata soa falsa(...)” (Flores, 2003, p.13)

A preocupação do Almirante repousa-se no risco de um país como o Brasil, negligenciar seu poder dissuasório, assim como, o preparo e emprego de suas forças militares contra ameaças no âmbito regional da América do Sul, principalmente contra a criminalidade transnacional. Além disso, com a ativação da 4ª Frota da Marinha dos Estados Unidos da América, no Atlântico Sul, a partir de 1º de julho de 2008, trouxe ainda mais preocupações, pois a presença de uma potência naval superior no Atlântico Sul, com capacidade de paralisar o tráfego marítimo⁵, o abastecimento e o comércio brasileiro representa uma ameaça decisiva à soberania nacional.

Segundo a Estratégia Nacional de Defesa (END):

“A Capacidade de Dissuasão, por sua vez, configura-se como fator essencial para a Segurança Nacional, na medida em que tem como propósito desestimular possíveis agressões. Sustenta-se nas condições que possui a Nação de congregar e aplicar sua Capacidade de Proteção e de Pronta-resposta, no caso de eventuais ações hostis contra a soberania e os legítimos interesses do Brasil. Intimamente relacionada à Capacidade de Proteção está a Capacidade de Pronta-resposta, que inclui diversos elementos do Poder Nacional. Visa prevenir o agravamento de uma situação de crise ou encerrar, de forma célere, uma contenda já deflagrada, evitando o engajamento do País em um conflito armado prolongado.” (BRASIL, 2016, p.35)

O Brasil possui um litoral com extensão de cerca de 7.408 Km, assim, faz-se necessário capacidade dissuasória condizente com tais dimensões colossais, por meio de uma Marinha equipada e pronta para operar no Atlântico Sul. Segundo o Plano Estratégico da Marinha (PEM-2040), em vigor desde 2019: “(...) além da possibilidade de ataque vindo do mar ao território nacional, a possibilidade de o país ser pressionado pela presença de uma potência naval superior com capacidade de prejudicar o tráfego marítimo, o abastecimento e o comércio brasileiro”,⁶ podem impactar o Brasil.

E as ameaças ao Brasil no Atlântico Sul, nesta década (2020-2030)? São inúmeras e crescentes, tal como a pirataria que se concentra, na região do Golfo da Guiné, riquíssima em recursos energéticos e minerais, e pertencente ao *Entorno Estratégico Brasileiro* definido na PND, o que exigem, além de poder de dissuasão, políticas de

⁵ O controle do tráfego marítimo nas AJB é realizado pelo Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo(SISTRAM). Disponível em:< <https://www.marinha.mil.br/salvamarbrasil/Sistema/sistram>> Acessado em 23 de Setembro de 2021.

⁶ BRASIL, 2019. Plano Estratégico da Marinha (PEM-2040). p.25.

aproximação com os países da costa oeste africana. Em outra vertente dessas ameaças, a pesca ilegal predatória, nos limites da ZEE brasileira, promovida por navios pesqueiros clandestinos, em especial os chineses, provoca prejuízos na casa de bilhões de dólares ao Brasil, além de degradar o meio ambiente marinho no litoral brasileiro.

Nesse sentido, a MB estabeleceu a Missão de Assessoria Naval (MAN) que visa parcerias de cooperação militares com a Marinha da Namíbia e de Moçambique e com a Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe, a fim de contribuir para a formação de estruturas e organizações militares no continente africano, assim como, o incremento da mentalidade marítima entre a sociedade civil e os governantes, bem como, a necessidade de investimentos no Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) que após entrar em operação trará ao país a consciência situacional e o monitoramento adequado as necessidades e interesses nacionais no Atlântico Sul.

O Planejamento Estratégico da Marinha elenca como ameaças: a biopirataria, o crime organizado, as sabotagens, as pandemias, o terrorismo e os ataques biológicos, químicos, nucleares e radiológicos (BNQR). Além disso, com o desenvolvimento da tecnologia digital, o espaço cibernético é considerado o novo campo de batalha, onde infraestruturas críticas marítimas e de defesa mostram-se vulneráveis à ataques cibernéticos, em outra análise, disputas por recursos naturais no Atlântico Sul tornam indispensável a consolidação da região como Zona de Paz e Cooperação (ZOPACAS)⁷, como forma de enfrentamento a estas ameaças presentes no Oceano Atlântico, por meio da Diplomacia de Defesa.

Por fim, as ameaças e desafios a serem enfrentados nesta década (2020-2030), no Atlântico Sul, trazem ao Brasil a necessidade de investimentos na capacidade dissuasória, principalmente, nas estruturas de Defesa, particularmente na Marinha do Brasil, *Autoridade Marítima Brasileira*. Ademais, a partir do advento da Amazônia Azul com uma área marítima de cerca de 5,7 milhões de km² exigem do país meios capazes de enfrentar essas ameaças crescentes no Atlântico.

⁷ A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) foi criada pelas Nações Unidas em 1986, com o objetivo de evitar a introdução de armamentos nucleares e outros de destruição em massa na região, bem como, por meio do multilateralismo, aproveitar todo o potencial socioeconômico da área. Disponível em: <<https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/relacoes-internacionais/foruns-internacionais-1/zopacas>> Acessado em 26 de Julho de 2021.

2.1- PESCA ILEGAL NA ZEE BRASILEIRA

A área marítima do Atlântico Sul é caracterizada pela existência de um número limitado de países, são eles: Argentina, Brasil e Uruguai. Esses países trabalham em cooperação e existe uma crescente aproximação político-estratégica entre os Estados do *Cone Sul*⁸, que para alguns autores representa uma comunidade de segurança.

E qual o papel da Marinha sobre a pesca ilegal na ZEE brasileira? A história demonstra que a MB já foi acionada em diversas ocasiões para defender os interesses dos brasileiros na ZEE, como por exemplo, durante a chamada Guerra da Lagosta, quando a Esquadra Brasileira teve que se contrapor a uma Força Naval francesa composta, inclusive por navio-aeródromo e navios escolta e recentemente, devido à aproximação de navios pesqueiros chineses nos limites da ZEE brasileira.⁹

As ameaças externas, como a pesca ilegal e predatória e os crimes ambientais podem afetar essa harmonia presente entre os países e a segurança no Atlântico Sul? A atividade pesqueira na costa brasileira traz grandes oportunidades econômicas ao país. Na costa do sul do Brasil até a Argentina, as águas possuem uma fertilização natural provocada pela corrente das Malvinas e a proliferação de grande quantidade de crustáceos, o que atrai interesses de frotas de pesqueiros clandestinos, é nesse contexto que em maio de 2020, a Marinha da Argentina capturou o barco pesqueiro chinês Hong Pu 16, dentro de sua Zona Exclusiva Econômica, onde foram apreendidos 700 kg de peixe fresco e 300 toneladas de peixe congelado em seus porões, fato inédito até então.¹⁰

No Brasil, existe precedente histórico para justificar as preocupações com o tema sobre a pesca ilegal, particularmente, a Guerra da Lagosta.

“A chamada “guerra da lagosta”, incidente diplomático ocorrido em 1963 entre Brasil e França, resultou da presença constante de barcos de pesca franceses em águas próximas do mar territorial brasileiro – que então era de três milhas –, para o recolhimento intensivo daquele crustáceo. As águas eram de alto mar, e portanto a pesca era livre. O Brasil sustentou, no entanto, que a lagosta, como espécie predominantemente rasteira (e não nadadora), tinha por habitat não o meio hídrico, mas a plataforma continental brasileira. Esse argumento ficou

⁸ O Cone Sul é uma região geográfica que engloba a parte sul do continente sul-Americano, tem esse nome por conta de sua aparência que assemelha-se a uma triângulo. A região é composta pelo Uruguai, Argentina e Chile. O Paraguai por vezes é incluído por conta da sua localização geográfica e aspectos históricos, porém excluída por questões econômicas. A região sul do Brasil também por vezes é considerada parte do Cone Sul, geralmente nas ideias mais abrangentes. Disponível em: <<https://www.geografiaopinativa.com.br/2013/08/o-cone-su.html>> Acessado em 26 de Julho de 2021.

⁹ Navios Pesqueiros Chineses. Disponível em: <https://www.defesanet.com.br/toas/noticia/39821/TOAS-%E2%80%93Argentina--Incríveis-imagens-noturnas-das-frotas-pesqueiras-chinesas/> Acessado em 11 de outubro de 2021.

¹⁰ ARGENTINA - Navio patrulha oceânico ARA “Bouchard” capturou barco de pesca chinês por pesca ilegal na ZEE. Disponível em: < <https://www.defesanet.com.br/ar/noticia/36664/ARGENTINA---Navio-patrulha-oceanico-ARA-%E2%80%93Bouchard%E2%80%93capturou-barco-de-pesca-chines-por-pesca-ilegal-na-ZEE/>> Acessado em 26 de julho de 2021.

demonstrado, e conduziu ao êxito a pretensão local de que a caça da lagosta não prosseguisse sem prévio entendimento entre os dois países” (REZEK, 2008, p. 313).

Outro país da América do Sul que teve problemas recentes com a pesca ilegal é o Equador. O país tem receio de que a fauna marinha de áreas marinhas seja colocada em risco, devido o delicado equilíbrio do ecossistema das Galápagos e levar à extinção de espécies marinhas, sobre a presença de navios de pesca chineses nas proximidades da ZEE equatoriana, o ministro das Relações Exteriores daquele país, Luis Gallegos afirmou: “Dissemos aos nossos amigos chineses que esse é um assunto que o Equador vê com muito mal-estar e que a sua população considera que deve ser encerrado”¹¹.

Nesse contexto, os ocorridos na ZEE da Argentina e na ZEEI em Galápagos, diversos alertas nos sistemas de defesa brasileiros e representam ameaças que colocam o equilíbrio ambiental na costa litorânea dos países da América do Sul e ferem as soberanias desses países.

As responsabilidades da Marinha do Brasil com relação às águas jurisdicionais e da ZEE nesta década (2020-2030) exigirão iniciativas ambiciosas no âmbito da defesa, patrulhamento e dissuasão no mar.

Nesse diapasão, a MB possui amplo espectro de atuação, desde a segurança da navegação, a busca e o salvamento, a defesa propriamente dita das AJB, segundo a Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999:

b) Art. 17. Cabe à Marinha, como atribuições subsidiárias particulares:

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.

¹¹ Sobre navios chineses perto das Galápagos. Disponível em: <<https://www.terra.com.br/noticias/navios-chineses-perto-das-galapagos-preocupam-equador,cf3da6d1ad5dea3c28698191f23acb244vz503fd.html>>Acessado em 11 de outubro de 2021.



Figura 1.2 (Pesqueiro chinês Hua Li8, típico navio que integra as frotas pesqueiras chinesas).¹²

2.2 CRIMES AMBIENTAIS NA COSTA BRASILEIRA

A costa brasileira é riquíssima em recursos energéticos e naturais, dos mares retiramos cerca de 95% do petróleo, 80% do gás natural e 45% do pescado produzidos no país e pelas rotas marítimas escoamos mais de 95% do comércio exterior brasileiro.¹³ Além disso, o aumento da exploração do petróleo e de gás na camada do Pré-sal pela Petrobrás, segundo relatório divulgado em julho deste ano, a produção média de óleo, líquido de gás natural (LGN) e gás natural alcançou 2,8 milhões por dia, 1,1% acima do primeiro trimestre, tais aspectos podem fomentar o interesse de atores internacionais ou criminosos nas riquezas naturais presentes nas AJB, no Atlântico Sul.¹⁴

Os crimes ambientais no território marítimo brasileiro, que compreendem: ZEE e Mar Territorial (MT) são constantes e ocorrem em larga escala nas AJB. Em setembro de 2019 ocorreu o maior acidente ambiental da história brasileira, na costa litorânea do

¹² Pesqueiro chinês Hua Li8, típico navio que integra as frotas pesqueiras chinesas. Disponível em: <https://d1a5vuhmdbnak9.cloudfront.net/defesanet/site/upload/news_image/2020/11/49372_resize_800_600_false_true_null.jpg>Acessado em 26 de julho de 2021.

¹³ Marinha do Brasil. Economia Azul. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/economia-azul/sobre>>Acessado em 21 de outubro de 2021.

¹⁴ PETROBRÁS. Campos do Pré-sal alcançam 70% da nossa produção. Disponível em: <<https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/campos-do-pre-sal-alcancam-70-da-nossa-producao.htm>>Acessado em 21 de outubro de 2021.

nordeste brasileiro, onde, segundo relatório da Câmara dos Deputados do Brasil,¹⁵ mais de cinco mil e trezentas toneladas de óleo bruto foram derramadas no oceano e resíduos de petróleo atingiram mil e nove localidades de cento e trinta municípios e onze estados, do Maranhão ao Rio de Janeiro, numa extensão de três mil e seiscentos quilômetros do litoral brasileiro.

Para o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), a extensão da costa nordestina atingida pelas manchas de petróleo desde o dia 2 de setembro de 2019 chegou a 2.100 quilômetros dos nove estados da região. O acidente ambiental já é considerado o maior da história litoral brasileiro em termos de extensão, segundo Marcelo Amorim, coordenador-geral de Emergências Ambientais do IBAMA que atuou como líder da força tarefa federal: “Esse vazamento atingiu a maior extensão, com certeza. É uma situação que nunca ocorreu na história do país, e desconhecemos se algo similar no mundo”.¹⁶

Quase dois anos depois, o acidente permanece sem respostas e os culpados ainda não foram identificados e criminalizados, já para o Diretor de hidrografia e navegação da Marinha, o vice-almirante Edgar Siqueira Barbosa:

“A responsabilidade civil, no caso de crime ambiental, é imprescritível. No meu entendimento, já identificamos qual foi o navio e quem foi a pessoa, com 80% de certeza, que provocou o desastre. Tendo isso, a gente só precisa encontrar a pessoa, mas não é necessário tê-la fisicamente presente para poder processá-la”, afirmou o delegado. Quanto à questão cível, disse ele, já se sabe qual empresa é dona do Bouboulina, “é ela quem vai responder por todos os danos que o evento causou ao Brasil e às comunidades.” (Agência Câmara de Notícias, 2021)

Desse modo, a Comissão da Câmara dos Deputados que investigou o derramamento de óleo bruto no litoral do nordeste, identificou a necessidade de aprimoramento do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), com a instalação de mais radares ao longo da costa e nas ilhas oceânicas; e a aprovação da

¹⁵ Agência Câmara de Notícias. Sobre o Relatório referente ao derramamento de óleo no Nordeste. Disponível: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=532824DCF770C9B593CD68464F7BB330.proposicoesWebExterno2?codteor=1843890&filename=RRL+1/2019+CEX+OLEO#:~:text=De%20acordo%20com%20o%20Instituto,causou%20o%20derramamento%20e%20quando.>> Acessado em 21 de outubro de 2021.

¹⁶ IBAMA. Sobre o derramamento de óleo no litoral brasileiro. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo/>> Acessado em 21 de outubro de 2021.

chamada *Lei do Mar*¹⁷, a proposta que cria a Política Nacional para a conservação e o uso sustentável do bioma Marinho Brasileiro.¹⁸

Atualmente, a MB e a Polícia Federal (PF) desencadeiam as investigações sobre o desastre do óleo no Nordeste, ocorridos em 2019. Em sete de maio de 2021, a Marinha do Brasil, divulgou, a seguinte nota oficial sobre os responsáveis pelo derramamento de óleo, em 2019, nas AJB:

“A Marinha do Brasil (MB) informa que o relatório da investigação sobre o derramamento de óleo que assolou o litoral brasileiro, entregue à Polícia Federal (PF) e ao Ministério Público Federal, no final de agosto de 2020, teve o seu grau de sigilo alterado, sendo desclassificado para uso no Inquérito Criminal da PF. Com o apoio de instituições técnicas e científicas, públicas e privadas, brasileiras e estrangeiras, três navios foram apontados como principais suspeitos: Navio-Tanque (NT) BOUBOULINA; NT VL NICHIOH (em maio de 2020, o navio alterou seu nome para NT CITY OF TOKYO); e NT AMORE MIO (em março de 2020, o navio alterou seu nome para NT GODAM). Esse evento, inédito e sem precedentes na nossa história, traz ensinamentos, como a necessidade de se investir no aprimoramento do monitoramento dos navios que transitam nas águas jurisdicionais brasileiras e nas suas proximidades, destacando o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAaz).” (MARINHA DO BRASIL, 2021)

Cabe ressaltar que os esforços da Marinha do Brasil, do IBAMA e da PF em investigar os possíveis responsáveis pelos crimes, bem como, o trabalho de estruturas governamentais, municipais, de voluntários locais e de Organizações Não Governamentais (ONG) em combater os efeitos do óleo no ambiente marinho e nas praias do Nordeste brasileiro foram essenciais para minimizar os impactos ambientais nas praias do litoral brasileiro, mas são insuficientes e ineficazes para se contrapor a um desafio dessa envergadura.

Recentemente, em audiência pública na Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados, o presidente do IBAMA, Eduardo Bim, afirmou que não é possível saber se o derramamento do óleo nas praias do Nordeste vai aumentar ou diminuir. Segundo ele, como ainda não se sabe a origem do óleo, não há base para fazer essa previsão, “(...) A origem dessa fonte de óleo é fundamental para o trabalho de emergência, porque a gente não sabe se está num ascendente ou numa descendente do óleo, manifestações de

¹⁷ Agência Câmara de Notícias. Sobre a PL 6969/13 (Lei do Mar). Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/noticias/668310-ambientalistas-e-parlamentares-defendem-aprovacao-da-lei-do-mar/>> Acessado em 21 de julho de 2021.

¹⁸ BRASIL. Câmara dos Deputados. Sobre as lições aprendidas e investigações do desastre no Nordeste. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/noticias/770915-comissao-atualiza-investigacoes-e-licoes-do-maior-acidente-ambiental-no-litoral-brasileiro/>> Acessado em 21 de julho de 2021.

“tá acabando” ou “está apenas começando” não são fundadas em base técnica, porque a gente não tem a origem do óleo, não tem a volumetria deste óleo”, afirmou o presidente.¹⁹

Assim, é mister a urgência de sistemas de observação e gerenciamento como o SisGAAz, para o monitoramento em tempo real de ameaças e atividades criminosas na Amazônia Azul, por conseguinte, esse sistema possibilitará a segurança aquaviária no Atlântico Sul e nas AJB e do comércio exterior brasileiro.

2.3- NARCOTRÁFICO E CRIME TRANSNACIONAL NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS, NO ATLÂNTICO SUL

Com a intensificação de crimes e atos ilícitos no mar, no século XXI, com o advento das novas ameaças, como: o narcotráfico, o Atlântico Sul se tornou uma das principais rotas para essa modalidade de crimes. Segundo a END caberá a Marinha do Brasil, “(...) identificar e neutralizar ações que representem ameaça nas águas jurisdicionais brasileiras, e manter a segurança nas linhas de comunicação marítimas onde houver interesses nacionais, nos termos do direito internacional.” (BRASIL, 2016, p.25)

Nesse sentido, a Marinha do Brasil desenvolve parcerias com Instituições nacionais e internacionais, em especial com a Polícia Federal (PF), como na abordagem da embarcação Comandante Jeová vinda de águas internacionais que foi interceptada pelo Navio Patrulha Bocaina da MB, subordinado ao Grupamento de Patrulha Naval do Norte, a operação ocorrida nos rios Pará e Amapá, apreendeu seiscentos quilos de cocaína e prendeu quatro tripulantes no barco pesqueiro, o entorpecente foi entregue à PF.²⁰

Esse tipo de operação é cada vez mais recorrente nas AJB, e demonstra o incremento do narcotráfico na costa brasileira. Outro caso ocorrido já em 2021 em alto mar a cerca de 270 km da costa de Recife, em Pernambuco, foi a apreensão, pela MB e PF, de um veleiro catamarã com 2,2 toneladas de cocaína. A operação teve participação de órgãos nacionais, dos Estados Unidos, de Portugal e do Reino Unido.²¹

¹⁹ Sobre o desastre ambiental no Nordeste. Disponível em: <https://cearaagora.com.br/ibama-diz-que-nao-sabe-quanto-oleo-ainda-falta-chegar-as-praias/> Acessado em 21 de outubro de 2021.

²⁰ Marinha do Brasil. Sobre o combate ao narcotráfico e aos crimes transnacionais nas AJB. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/com4dn/marinha-e-pol%C3%ADcia-federal-apreendem-600kg-de-coca%C3%ADna-em-embarca%C3%A7%C3%A3o-vinda-do-exterior> Acessado em 26 de julho de 2021.

²¹ Agência Brasil. EBC. Marinha e PF apreendem barco com cocaína na costa de Pernambuco Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-02/marinha-e-pf-apreendem-barco-com-cocaina-na-costa-de-pernambuco> Acessado em 26 de julho de 2021.

Com relação ao narcotráfico, os portos brasileiros foram transformados em verdadeiros fortes e pontos de estocagem de drogas do tráfico internacional de drogas. Segundo a PF, nos últimos anos, os portos marítimos brasileiros têm exercido um papel fundamental na grande rota do tráfico internacional de drogas. (POLICIA FEDERAL, 2017).

Além disso, crimes transnacionais, como: tráfico de pessoas e de armas, assalto de embarcações e roubo de cargas também estão presentes no Atlântico Sul. A repressão a esses ilícitos está associada a um amplo sistema de patrulhas envolvendo os meios do Poder Naval nas AJB, caberá, assim, ao Brasil desenvolver parcerias com países do entorno estratégico e entre as Instituições do Estado brasileiro, mesmo com problemas orçamentários que perdura a várias décadas.

Para o Almirante Vidigal, em países periféricos, o Poder Naval deve ser habilitado para lidar com a escassez de recursos, frente as suas atribuições subsidiárias:

“(..) O problema é mais sério no caso dos países em desenvolvimento, em que o problema militar não pode ser prioritário em meio a outras necessidades mais prementes. O recurso será então, sem alterar a avaliação estratégica, e dentro das prioridades estabelecidas, reduzir o número de unidades de cada tipo, procurando, porém, manter núcleos de competência em cada uma das atividades navais identificadas na avaliação estratégica: guerra de minas, guerra anti-submarino, ação de superfície, emprego de submarinos, patrulha naval, etc.” (VIDIGAL, 2002, p.19)

Finalmente, narcotráfico e os crimes transnacionais frequentes nas águas jurisdicionais brasileiras, no atlântico sul trazem instabilidade para a paz e segurança do Cone Sul, assim, cabe ao Brasil, segundo a END, o protagonismo e o desenvolvimento de estratégias e parcerias com os países do entorno estratégico eficientes para a manutenção e o controle da navegação neste oceano. Portanto, para manter a paz, mesmo pacifistas como nós somos, necessitamos de união entre diplomacia e capacidade dissuasória na Política Externa de Defesa como condição *sine qua non* para o Brasil, na segurança, no desenvolvimento e para sua soberania no mar.

2.3- PIRATARIA NO ATLÂNTICO SUL E SEUS RISCOS PARA A AMAZÔNIA AZUL

Um sistema marítimo globalizado está sujeito a ameaças e tensões, uma das tensões mais clássicas é a pirataria, um fenômeno que existe há séculos, e no Atlântico Sul tal ameaça concentra-se no Golfo da Guiné.²²

²² International Maritime Bureau (IMB). Sobre o Golfo da Guiné. Disponível em < https://www.rtp.pt/noticias/mundo/golfo-da-guine-foi-o-palco-em-2020-de-mais-de-90-dos-ataques-de-piratas-em-todo-o-mundo_n1296396 > Acessado em 27 de julho de 2021.

A pirataria, a imigração ilegal e o roubo no mar são classificados como ameaças neotradicionais, segundo a Organização Marítima Internacional (IMO), sigla em inglês, só em 2018 ocorreram duzentos e vinte e três incidentes de pirataria e roubo armado no mar, números que alertam os Estados e exigem destes um poder naval capaz de dissuadir tais ameaças.

Segundo Alfred Mahan, o poder naval desempenha papel essencial na economia e na política internacional e Estados que negligenciam este poder são vulneráveis às ameaças.

No Brasil, a END estabelece que a MB deverá ter atenção aos ilícitos nas AJB: “A intensificação das ocorrências de atos ilícitos no mar, na forma de pirataria, tráfico de pessoas e de drogas, contrabando, pesca ilegal, crimes ambientais e outros demandam a presença estatal nos mares e nas vias navegáveis.” (BRASIL, 2016, p.43)

Em entrevista ao Jornal do Brasil, publicada em 11 de dezembro de 1988, o Almirante Mário César Flores faz a seguinte afirmação sobre as questões regionais:

“ Sobre o *entorno estratégico brasileiro* e o Atlântico Sul a preocupação está na pirataria e na falta de investimentos na Marinha do Brasil(...). “O poder dissuasório brasileiro é essencial para a manutenção da segurança marítima e aquaviária no Atlântico e nas águas interiores, nesta região tão importante para o comércio exterior nacional, então, embora a América do Sul hoje seja muito mais propensa a contemporizar, a conciliar, esse caminho pacífico é ajudado pela existência de FFAA prontas e coesas no Brasil.” (FLORES,1988)

Além disso, sobre as atribuições do Poder Naval a Estratégia Nacional de Defesa, estabelece:

“ (...) O cumprimento desse conjunto de atribuições será efetuado por meio das tarefas básicas do Poder Naval: controle de área marítima; negação do uso do mar; projeção de poder sobre terra; e contribuição para a dissuasão. O monitoramento do mar, inclusive a partir do espaço, deverá integrar o repertório de práticas e capacitações operacionais. O Poder Naval deve explorar suas características intrínsecas de mobilidade, de permanência, de versatilidade e de flexibilidade, que, favorecidas pela liberdade de navegação, pela disponibilidade de pontos de apoio logístico fixos, estrategicamente posicionados, e pela incorporação de apoio logístico móvel às forças em operação, proporcionam o emprego do Poder Naval em largo espectro de atividades, desde o apoio às ações de diplomacia, o emprego limitado da força, até as operações de guerra naval.” (BRASIL, 2016, p.43)

“As capacidades para controlar áreas marítimas, negar o uso do mar e projetar o Poder Naval terão por foco incrementar a segurança e a habilitação para defender as plataformas petrolíferas, as instalações navais e portuárias, os arquipélagos e as ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras e responder prontamente a qualquer ameaça às vias marítimas de comércio. Duas áreas do litoral merecem atenção especial, do ponto de vista da necessidade de controlar o acesso marítimo ao Brasil: a faixa que vai de Santos a Vitória e a área em torno da foz do rio Amazonas. Dessa forma, a Marinha dará continuidade ao trabalho de instalação de sua nova base de submarinos e aos

estudos para estabelecer, nas proximidades da foz do rio Amazonas, um complexo naval de uso múltiplo.” (BRASIL, 2016, p.43)

Para Celso Amorim, antigo chanceler brasileiro, “(...) a Marinha deve ter prontidão para responder a qualquer ameaça, por Estado ou por forças não convencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio”. Em alocução durante seminário promovido pela Câmara dos Deputados, o então, ministro das relações exteriores defendeu os programas estratégicos da Marinha, como o Programa de Obtenção de Meios De Superfície (PROSUPER) que previa mais cinco fragatas e cinco navios-patrolha oceânicos para vigiar a costa brasileira e defendeu a cooperação entre países sul-americanos e africanos para garantir que o Atlântico Sul seja uma via segura de comércio no Atlântico Sul, disse ainda que:

“Às vezes as pessoas esquecem que o Brasil tem a maior costa atlântica do mundo, que precisa ser guardada. Não há como delegar isso, não só em relação a potenciais agressores ou à defesa do pré-sal, mas também em relação a temas como pirataria ou pesca predatória”. (...) “Hoje, nós só temos uma esquadra no Rio de Janeiro e alguns navios espalhados em vários lugares. Então, aumentar a frota naval é, realmente, uma necessidade”. (AMORIM, 2010)

Nesse sentido, a pirataria é uma ameaças para o comércio marítimo brasileiro, particularmente, um desafio para a combalida Marinha Mercante do Brasil. Segundo o Almirante Vidigal:

“A nossa maior vulnerabilidade no mar está ligada ao fato de que todo o comércio exterior brasileiro, tanto de importação como de exportação, é transportado em navios de bandeira estrangeira. A navegação de longo curso brasileira, que já transportou cerca de 42% de nosso comércio exterior, com navios próprios e a fretados, hoje desapareceu quase totalmente, a única exceção sendo uns poucos navios da Transpetro que levam para o exterior petróleo pesado e alguns derivados de petróleo e trazem para o país petróleo leve. No ano de 2006, o comércio exterior brasileiro foi de mais de US\$ 200bilhões; considerando-se que o frete é de cerca de 10% do preço das mercadorias transportadas, estamos pagando de frete para outros países cerca de US\$ 20 bilhões, o que é ruim para a economia e é uma verdadeira tragédia em termos estratégicos: no caso de guerra ou crise o país poderá ficar isolado do mundo com todas as consequências daí decorrentes. Isso corresponde a um autobloqueio extremamente eficaz.” (VIDIGAL, 2002, p.13)

Dessa forma, a pirataria na costa oeste do continente africano afeta a segurança da navegação e a soberania brasileira na região da Amazônia Azul, pois não há fronteiras físicas no Atlântico Sul que delimitem as AJB. Assim, faz-se necessário a presença de navios da Marinha do Brasil, por meio de patrulhas navais e sistemas robustos de monitoramento como o SisGAAz, em decorrência das dimensões da Amazônia Azul a vigilância dessa gigantesca porção marítima, equivalente à Amazônia Verde, as ações da Marinha, nesta década (2020-2030), devem ser de caráter ostensivo e com ações efetivas

de inteligência, por meio do uso de radares e satélites, para dissuadir crimes no Atlântico Sul, como a Pirataria.²³

Nesse contexto, os navios mercantes têm sofrido com o ataque de piratas que se intensificou a partir da década de 1990, com a deflagração da guerra civil na Somália e a desestruturação político-econômica de países da costa oeste africana como é o caso da Nigéria e de Camarões, tal situação afeta o comércio de petróleo também no Golfo da Guiné e nos limites da Amazônia Azul. Abaixo uma imagem que demonstra a atuação da Marinha Portuguesa no combate aos piratas no Golfo da Guiné.



Figura 1.3 (Marinha Portuguesa intercepta piratas no Golfo da Guiné) ²⁴

Cabe ressaltar que com a criação da A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 1986, composta por vinte e três países da costa oeste africana e da América do Sul, inicialmente tinha como objetivos gerais: evitar a introdução de armamentos nucleares e outros de destruição em massa na região, bem como, por meio do multilateralismo, aproveitar todo o potencial socioeconômico da área. Além de garantir a segurança em áreas estratégicas relevantes, como a “Garganta Atlântica”, entre o nordeste brasileiro e a África ocidental, de grande importância para o comércio internacional; e a rota do Cabo da Boa Esperança, que

²³ Agência Senado. Disponível em: < <https://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/defesa-nacional/razoes-para-a-implementacao-da-estrategia-nacional-de-defesa/piratas-podem-ser-novo-risco-no-atlantico-sul.aspx> > Acessado em 27 de julho de 2021.

²⁴ Marinha Portuguesa intercepta piratas no Golfo da Guiné. Disponível em < https://www.rtp.pt/noticias/mundo/golfo-da-guine-foi-o-palco-em-2020-de-mais-de-90-dos-ataques-de-piratas-em-todo-o-mundo_n1296396 > Acessado em 27 de julho de 2021.

interliga o Oceano Atlântico ao Índico, como alternativa ao Canal de Suez, essa região do oceano representa um dos principais instrumentos de ligação do Brasil com o mundo.

Por fim, as soluções para a segurança do Atlântico, nesta década (2020-2030), exigem comunidades costeiras, como é o caso da ZOPACAS. Ademais nenhum Estado pode combater sozinho a pirataria, no século XXI, torna-se necessário parcerias entre organizações governamentais e não governamentais com abordagens que atenda a segurança da navegação no Atlântico Sul, bem como, a manutenção das soberanias e o equilíbrio de poder entre os países desta região.

3. AS OPORTUNIDADES NA REGIÃO DO ATLÂNTICO SUL PARA O BRASIL, NESTA DÉCADA(2020-2030)

O entendimento do poder capacitador dos mares é um dos principais estímulos ao desenvolvimento dos Estados. Neste sentido, Mahan compara os oceanos a caminhos a serem percorridos pelos países com posições estratégicas em relação aos mares, para ele as Marinhas de guerra são instrumentos que contribuem para a consecução dos objetivos dos Estados no cenário internacional. (MAHAN, 1987)

O Atlântico Sul é estratégico para o desenvolvimento do Brasil, particularmente, nesta década (2020-2030). Porém para beneficiar-se das oportunidades presentes, como a exploração de recursos naturais energéticos no mar na ZEE e na PC, o Brasil deverá construir uma mentalidade marítima forte, com enfoque nos temas relacionados ao *Poder Marítimo*²⁵ tanto dentro do país como fora dele, dentre os componentes do *Poder Marítimo* ressalta-se o *Poder Naval*²⁶, só assim poderá ter papel de liderança nos assuntos relacionados ao Atlântico Sul.

Nesse sentido, a MB atua na busca pelo despertar da sociedade brasileira sobre a importância do mar para o crescimento do país, por meio do fortalecimento da *Mentalidade Marítima*.²⁷ Cabe destacar a visão estratégica da MB, Autoridade Marítima nacional, pois tal programa contribui para impulsionar: o Poder Marítimo do Brasil, o envolvimento dos atores estatais e privados nos temas relacionados à segurança da navegação nas AJB e as políticas públicas voltadas ao uso inteligente e sustentável do mar.

²⁵ O Poder Marítimo é a projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e manter os objetivos nacionais. Disponível em:< https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/141/1/MD35_G01.pdf> Acessado em 21 de outubro de 2021.

²⁶ O poder naval é a parte integrante do Poder Marítimo capacitada a atuar militarmente no mar, em águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente. Disponível em:< https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/141/1/MD35_G01.pdf> Acessado em 21 de outubro de 2021.

²⁷ Sobre a Mentalidade Marítima. O programa atua na conscientização da sociedade em três níveis de inserção. Prevê ações de comunicação estratégica que avivem a consciência coletiva nacional para o fato de que o Brasil começou pelo mar e com ele deve buscar sua realização plena. Em seguida, uma forte atuação no nível dos atores governamentais com o intuito de promover um pensamento estratégico marítimo autóctone, fomentador de políticas públicas assertivas relacionadas ao mar. Em terceiro nível, enfoca o principal elemento e núcleo maduro do Poder Marítimo, os homens e mulheres do mar, que têm suas vidas a ele diretamente relacionadas. Estimula o sentimento de pertencimento desses atores à comunidade marítima brasileira e sua interação sinérgica em prol dos interesses nacionais.

Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/programas-estrategicos>> Acessado em 28 de julho de 2021.

Segundo Julian Corbett, o conceito de Poder Marítimo está baseado: no controle do mar, na garantia das linhas de comunicações marítimas, na garantia dos interesses de um Estado, bem como, nos meios necessários para consecução dos interesses de países em uma guerra em que o mar é o fator substancial, com a finalidade de influenciar os eventos em terra. “(...) o comando no mar significava nada além do controle das comunicações marítimas, ora para fins comerciais ou propósitos militares”. (CORBETT, 1911, p.90)

Em outra análise, de acordo com Geoffrey Till, em *SEAPOW* “A Guide for the Twenty-First Century”, o Poder Marítimo é constituído por: população (a base), sociedade (política) e governo (vontade nacional) e pode ser encarado com base em duas vertentes. Como um input e como um output, onde os inputs seriam os meios da sua execução, enquanto que os outputs, seriam os fins para os quais o poder marítimo serve. (Till, 2009, p. 21)

O conceito de Poder Marítimo de Mahan estava baseado em uma trindade de aspectos político-econômicos essenciais:

- I- Em uma forte economia produtiva. Ele acreditava na capacidade de produzir bens para troca para o desenvolvimento do país;
- II- no shipping - por meio do recurso que os navios mercantes proporcionariam ao realizarem o transporte de bens; e
- III- na existência de colônias - que eram necessárias como pontos de troca de produtos e apoio e bases para os navios. (*apud* MAHAN, 1890; ALMEIDA, 2010).

Entre os autores que tratam sobre a importância do poder marítimo como mola propulsora para o desenvolvimento dos países, o controle das linhas de comunicação e navegação são essenciais aos países que buscam relevância nos oceanos, e para o Brasil é imperativo possuir capacidades de projeção de poder no Atlântico Sul e de proteção da *Amazônia Azul*.

E as oportunidades na região do Atlântico Sul para o Brasil, nesta década (2020-2030)? O Brasil possui o maior produto interno bruto (PIB) dentre todos os países banhados pelo Atlântico Sul e parcela importante desta economia vem por meio do comércio marítimo neste oceano, bem como, pela exploração dos recursos energéticos oriundos das plataformas de exploração de petróleo e gás, principalmente da camada do Pré-sal, além disso, existem levantamentos avançados sobre a presença de recursos minerais, como: ouro, cobalto e manganês, na plataforma continental brasileira, ainda o potencial pesqueiro na ZEE é pouco explorado pelo país e a navegação de cabotagem e a

Marinha Mercante necessitam de financiamento e políticas públicas ou privadas para assim, permitirá ao país um futuro promissor e um destino glorioso.

Ademais, caberá ao Brasil a exploração desse potencial e dessas riquezas, exigem por conseguinte, um poder marítimo forte e um poder naval com capacidade dissuasória para defender os interesses do país no Atlântico Sul, particularmente, com a conclusão dos Programas Estratégicos, como o do Submarino de Propulsão Nuclear, fator decisivo na segurança da região, a fim de contribuir para o desenvolvimento sustentável da Nação brasileira e a defesa da soberania na Amazônia Azul, nesta década (2020-2030).

3.1 – EXPLORAÇÃO DE RIQUEZAS MINERAIS E ENERGÉTICAS NA AMAZÔNIA AZUL

Os oceanos são atualidade a grande fronteira da biodiversidade, do clima e dos recursos energéticos, além disso, contém 97% da água do planeta e 97% da biosfera, aliás está depositado nas profundezas dos mares as riquezas do Pré-sal e de minérios, como o cobalto, de grande valor para a indústria de aparelhos eletrônicos. Na vertente da soberania, ao incorporar uma área marítima de mais de 5 milhões de km², por meio do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC),²⁸ o Brasil reafirmará em definitivo sua fronteira leste, no Atlântico Sul.²⁹

Segundo a empresa estatal Petróleo Brasileiro S/A (PETROBRÁS), a exploração do Pré-sal representa o maior valor econômico do Brasil, colocando o país como uns dos principais produtores e exploradores de óleo bruto e garantindo de fato a autossuficiência no consumo de combustíveis mais leves, como a gasolina. Ainda segundo a estatal, a nova reserva energética do Brasil, chamada de pré-sal, por sua organização geológica, foi descoberta em 2006 por pesquisas associadas entre a Petrobras e empresas petrolíferas estrangeiras. Foram identificados diversos campos (Bem-Te-Vi, Caramba Parati, BM-S, Tupi, Lara, Júpiter, Guará e Carioca). De acordo com os pesquisadores há estimativas que

²⁸ BRASIL. DECRETO Nº 98.145, DE 15 DE SETEMBRO DE 1989. 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. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>> Acessado em 27 de julho de 2021.

²⁹ MUCIO. Piragibe Ribeiro de Babakker. A AMAZÔNIA AZUL: O Mar e seus Recursos e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Revista Marítima Brasileira. V.134, nº04/06- Abr/Jun, 2014, p.21.

em todos os campos citados tenham em média de 70 bilhões (mínimo) a 300 bilhões de barris de óleo bruto.³⁰

A exploração dos recursos energéticos advindos da camada do pré-sal reafirma a independência do Brasil e fomenta a economia do país, além disso, é estratégica no âmbito internacional, tanto que o Brasil foi convidado para fazer parte da reestruturação da OPEP. As estimativas da PETROBRÁS apontam para uma produção diária de mais de 4,5 milhões de barris por dia. Atualmente, só a Bacia de Campos, no estado do Rio de Janeiro produz cerca de 800 mil barris de óleo equivalente por dia, volume que corresponde a aproximadamente 30% da produção de petróleo e gás no Brasil, esta bacia estende-se do Espírito Santo, na altura de Vitória, até Arraial do Cabo, no litoral norte do Rio de Janeiro.³¹

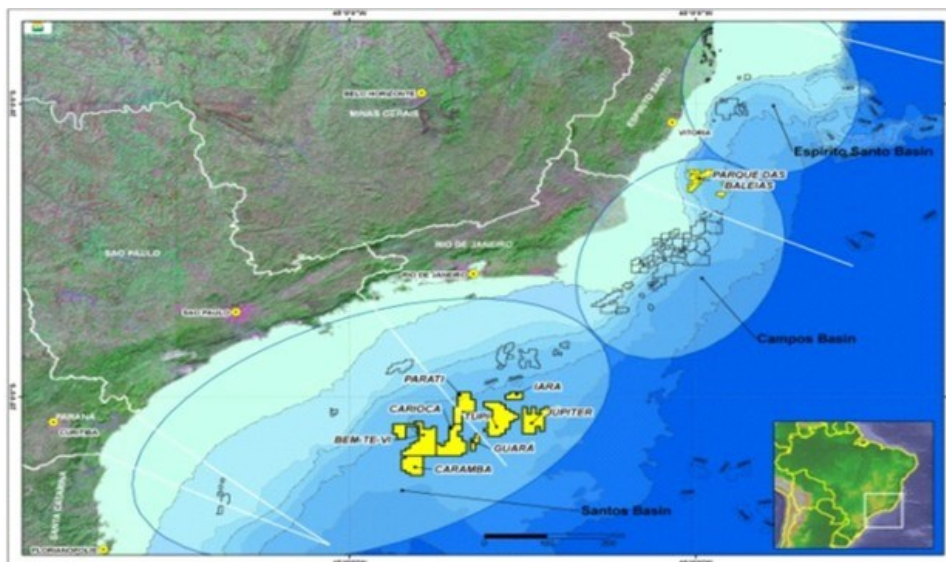


Figura 1.5 – Pré-sal (Reservas petrolíferas das bacias de Santos-SP, Campos-RJ e Espírito Santo-ES)³²

Outra iniciativa no sentido de avaliar a potencialidade mineral na Amazônia Azul ocorre no âmbito do Ministério de Minas e Energia com apoio da Marinha do Brasil, assim, nasce o Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (REMLAC):

³⁰ PETROBRÁS. Sobre a exploração de petróleo no Pré-sal. Disponível em: <<https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/areas-de-atuacao/exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/pre-sal/>> Acessado em 27 de julho de 2021.

³¹ Sobre a renovação da Bacia de Campos. Disponível em: <https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/5-coisas-que-voce-precisa-saber-sobre-arenovacaodabaciadecampos.htm?gclid=Cj0KCQjw3f6HBhDHARIsAD_i3D_xesCqgPIcbspmppx0pW3qmLJc7vMzKNTjfHnmkb3jktHVxvaAeZwaAu2VEALw_wcB> Acessado em 27 de julho de 2021.

³² Pré-sal, Reservas petrolíferas das bacias de Santos-SP, Campos-RJ e Espírito Santo-ES. Disponível em: <<http://educacao.globo.com/geografia/assunto/atualidades/pre-sal-expansao-da-fronteira-petrolifera-do-brasil.html>> Acessado em 27 de julho de 2021.

O Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (REMLAC), coordenado pelo Ministério de Minas e Energia, foi criado por meio da Resolução nº 004 da CIRM, de 03 de dezembro de 1997, para identificar a potencialidade dos recursos minerais marinhos da Amazônia Azul. O REMLAC visa à aquisição de dados técnicos, econômicos e ambientais necessários para que órgãos governamentais e empresas, públicas e privadas, possam desenvolver atividades de exploração mineral e gestão ambiental. As informações obtidas contribuem para o estabelecimento de políticas e estratégias governamentais, voltadas para a utilização sustentável dos recursos minerais marinhos. É também requisito fundamental para dimensionar e calcular o valor econômico e estratégico que os recursos não vivos possuem e inferir sua contribuição para o PIB do Mar, indicador essencial da Economia Azul. O REMLAC concentrará seu trabalho em detalhar áreas potenciais ao longo da PC, com bens minerais específicos, agregados de uso imediato na construção civil e reconstrução costeira e, ainda, materiais utilizados na correção de solo e bioclastos marinhos, necessários ao desenvolvimento da agricultura nacional. Este trabalho de detalhamento envolve o conhecimento das características qualitativas e quantitativas do potencial mineral e outras características ambientais, biológicas, oceanográficas e econômicas necessárias à exploração sustentável dos recursos minerais marinhos. Com a estruturação e consolidação de uma base de dados geológicos e de recursos minerais da PC e/ou ZEE, no formato Sistema de Informações Geográficas (GIS, da sigla em inglês), que agregue as informações disponíveis, será possível avaliar o possível aproveitamento de dados preexistentes, elaborados por outras instituições que não somente o Serviço Geológico do Brasil (CPRM). (MARINHA DO BRASIL, CIRM)³³

Em 30 de julho de 2020, alinhado com os objetivos estratégicos do REMLAC, o então Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilkes Barbosa Junior, assinou a Portaria de número 231/MB que criou o Comitê Executivo “REMLAC”. No seu artigo segundo, atribui ao Comitê Executivo “REMLAC” as seguintes competências:

I-Planejar, elaborar, manter atualizado e implementar um Plano de Trabalho, visando ao cumprimento das metas da Ação “REMLAC”, integrante do PSRM em vigor;
II-Convocar membros e consultores *ad hoc* em como estabelecer parcerias, quando necessário, visando estritamente ao atendimento de sua finalidade; e
III- Apresentar na reunião da Subcomissão para o PSRM ou quando solicitado um relato das atividades referentes à Ação “REMLAC”
Parágrafo único. As decisões do Comitê Executivo “REMLAC” serão tomadas ad referendum da CIRM, por intermédio da Subcomissão para o PSRM, observado o disposto no parágrafo 4º do artigo 11 do Regimento Interno da CIRM.

A Exploração de riquezas minerais na Plataforma Continental brasileira é um ativo importante para a consecução de projetos estratégicos que fomentam, a ciência, a tecnologia nacional e o crescimento sustentável do Brasil. A conclusão de tais projetos trazem ao país importante legado na busca pela defesa dos interesses brasileiros na

³³ REMLAC. Disponível em:< <https://www.marinha.mil.br/secirm/psrm/remplac>>Acessado em 27 de julho de 2021.

Amazônia Azul e papel de liderança no Atlântico Sul, particularmente, os desenvolvidos pela MB.

Nesse diapasão, os Programas Estratégicos da Marinha são essenciais para o Brasil atingir seus objetivos estratégicos, nesta década (2020-2030), no Atlântico Sul. Os principais programas desenvolvidos no âmbito do Poder Naval, são: o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) que engloba a construção do 1º Submarino brasileiro de propulsão nuclear (SN-BR Álvaro Alberto), o Programa Nuclear da Marinha (PNM), o Programa de Obtenção das Fragatas Classe Tamandaré (PCT), o Programa de Obtenção de Meios Hidroceanográficos (PROHIDRO) e o SisGAAz.

Os principais programas desenvolvidos no âmbito do Poder Naval, são: o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) que engloba a construção do 1º Submarino brasileiro de propulsão nuclear (SN-BR Álvaro Alberto), o Programa Nuclear da Marinha (PNM), o Programa de Obtenção das Fragatas Classe Tamandaré (PCT), o Programa de Obtenção de Meios Hidroceanográficos (PROHIDRO) e o SisGAAz.

Finalmente, a exploração das riquezas minerais e energéticas na Amazônia Azul no Séc. XXI, particularmente, no período compreendido entre 2020 e 2030, exigem a união de esforços entre governos, empresas estatais e privadas, sociedade civil e militar, bem como, de um Poder Marítimo forte capaz de influenciar e liderar a marcha para a fronteira marítima leste brasileira. A divina providência brasileira está na capacidade de explorar os recursos naturais existentes nas águas salgadas do Atlântico, nas profundezas da Plataforma Continental Brasileira e nas oportunidades presentes na Zona Contígua (ZC) e na ZEE.

3.2 - NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NA COSTA BRASILEIRA

Historicamente, o desenvolvimento do Brasil e de sua infraestrutura estão ligados às terras continentais e em menor escala, às águas interiores, assim, a navegação de cabotagem na costa litorânea brasileira foi negligenciada. Nessa análise, as oportunidades geradas pela exploração dos recursos naturais na Amazônia Azul, na década de 2020 à 2030, a urgência pelo fortalecimento da Marinha Mercante Brasileira e a pressão por redução de custos na logística de transportes no país demonstram a necessidade do fortalecimento das infraestruturas relacionados à navegação de cabotagem no Brasil e consequentemente do Poder Marítimo Nacional no Atlântico Sul.

A cabotagem é a navegação entre portos ou pontos do território nacional, por meio de via marítima ou fluvial, considerada um transporte seguro e de custo inferior ao modal rodoviário, tem crescido mais de 10% ao ano no Brasil, segundo o Ministério da Infraestrutura do Brasil. O fomento a navegação de cabotagem, além de contribuir para o desenvolvimento nacional, fortalece o Poder Marítimo, desse modo, iniciativas que promovam uma interação sinérgica entre os atores envolvidos com o uso do mar são instrumentos importantes para o desenvolvimento e a defesa dos interesses nacionais nas AJB.

Nesse sentido, foi aprovado na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei nº 4199 de 2020 que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, a chamada BR do Mar,³⁴ atualmente, o projeto de lei aguarda apreciação pelo Senado Federal do Brasil. Nessa análise, segundo o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas:

(...) quando se fala em transporte de cargas em um país com as dimensões territoriais do Brasil, é preciso pensar em vantagens e eficiências logísticas. “Apesar do crescimento da cabotagem nos últimos anos, esse transporte tem potencial para crescer ainda mais, perto de 30% ao ano. Com o programa BR do Mar, vamos equilibrar a matriz de transporte, nos libertar de determinadas amarras, aumentando o uso de embarcações afretadas, reduzindo custos e burocracia, além de aumentar a oferta e incentivar a concorrência”. (GOMES, 2020)

O renascimento da navegação de cabotagem no Brasil, por meio do Programa BR do Mar, após sua aprovação pelo Congresso Nacional, alimenta a esperança do incremento da Marinha Mercante, parcela importante do Poder Marítimo do país, construção de navios em estaleiros nacionais. Cabe ressaltar que as oportunidades para o Brasil no Atlântico Sul, nesta década (2020-2030), estão intimamente interligadas com o fortalecimento dos atores que consubstanciam o Poder Marítimo, entre eles o Poder Naval e a Marinha Mercante Brasileira.

Por fim, um país como o Brasil, onde sua costa é banhada pelo Oceano Atlântico e que possui um litoral com cerca de 7.367 Km que chegam a 9.200 Km se consideradas as saliências e reentrâncias não pode negligenciar esse potencial existente nas águas azuis e na Plataforma Continental, sob risco de perder sua própria soberania no mar.³⁵

³⁴ O programa BR do Mar está consubstanciado no Projeto de Lei nº 4199/2020, encaminhado pelo Presidente da República ao Congresso Nacional em 13/08/2020. Disponível em: <<https://www.ppi.gov.br/politica-de-estimulo-a-cabotagem-denominada-br-do-mar>> Acessado em 28 de julho de 2021.

³⁵ Sobre as dimensões da costa brasileira. Disponível em: <<https://educacao.uol.com.br/disciplinas/geografia/litoral-brasileiro-costa-tem-grande-importancia-e-deve-ser-preservada.htm>> Acessado em 29 de julho de 2021.

Por conseguinte, os investimentos na cabotagem trazem ao país retorno econômico-social e aliado ao desenvolvimento do Poder Marítimo nacional possibilitarão ao país progresso e segurança ao país frente às ameaças que avança no Atlântico Sul.



Figura 1.6 (A navegação de Cabotagem no Brasil)³⁶

3.3 - CONTROLE DE ROTAS MARÍTIMAS E SEGURANÇA DO COMÉRCIO NO ATLÂNTICO SUL

O Atlântico Sul tem ganhado destaque nos últimos anos a partir da descoberta de jazidas gigantescas de recursos energéticos e minerais nas Plataformas Continentais (PC), particularmente, na costa leste do Brasil e no litoral oeste do Continente Africano. Nesse contexto, a cobiça de atores internacionais, incluindo atores não estatais, obrigam o Brasil a busca por maior presença e efetividade no controle das rotas marítimas e da segurança no Atlântico Sul, nesta década (2020-2030).

Nesse sentido, no que tange ao controle de rotas marítimas e segurança do comércio nas AJB, a Política Nacional de Defesa diz que caberá à Marinha do Brasil:

“As capacidades para controlar áreas marítimas, negar o uso do mar e projetar o Poder Naval terão por foco incrementar a segurança e a habilitação para defender as plataformas petrolíferas, as instalações navais e portuárias, os arquipélagos e as ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras e responder prontamente a qualquer ameaça às vias marítimas de comércio. Duas

³⁶ Sobre a navegação de Cabotagem no Brasil. Disponível em: <http://sinaval.org.br/2020/11/camara-tem-sessao-de-votacoes-na-quarta-feira-em-pauta-br-do-mar/> Acessado em 29 de julho de 2021.

áreas do litoral merecem atenção especial, do ponto de vista da necessidade de controlar o acesso marítimo ao Brasil: a faixa que vai de Santos a Vitória e a área em torno da foz do rio Amazonas.” (BRASIL, 2016)

O Planejamento Estratégico da Marinha (PEM- 2040) prevê na função de defesa desempenhada pelo Poder Marítimo as vertentes de *safety* e *security* de segurança marítima. Sendo a primeira relacionada à segurança do tráfego aquaviário e a segunda a Proteção Marítima, dessa forma, o Poder Naval na vertente da *safety* atua para a segurança do tráfego marítimo, por meio de inspeções navais e fiscalização das embarcações de acordo com leis e normas vigentes, bem como, para a prevenção contra acidentes ambientais, navegação segura e operações de busca e salvamento no mar, já na vertente da *security* ocorre o emprego da Força Naval contra os mais variados ilícitos e quaisquer ameaças nas AJB.³⁷

No âmbito da MB, o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) realiza por meio do SISTRAM (Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo) o monitoramento de navios de bandeira brasileira e os afretados por armadores brasileiros, em navegação de longo curso ou de cabotagem, além disso, os navios envolvidos em atividades de apoio marítimo às plataformas de exportação de petróleo e gás natural localizados nas AJB (atividades “offshore”), quando em trânsito entre portos nacionais. Por outro lado, os navios de bandeira internacional são convidados a se integrar, voluntariamente, ao SISTRAM.³⁸

No âmbito internacional, além da ZOPACAS que visa o desenvolvimento econômico e a segurança marítima do Atlântico Sul, foi criada em 1960 a Coordenação de Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS), que envolvem: Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai e tem atribuições relacionadas ao controle do tráfego marítimo do Atlântico Sul.

O CAMAS é responsável pela coordenação do Comando Local de Controle Operativo e, junto com as organizações de Controle Naval do Tráfego Marítimo da Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS), tem a missão de coordenar as tarefas a serem implementadas pelas Marinhas do Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, estabelecendo um sistema integrado para o monitoramento, intercâmbio de informações e defesa do Tráfego Marítimo Interamericano, em tempo de paz ou de guerra.³⁹

³⁷ BRASIL. Planejamento Estratégico da Marinha (PEM- 2040), p.19. 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html> Acessado em 29 de julho de 2021.

³⁸ CISMAR. Sobre o monitoramento de navios nas AJB. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/salvamarbrasil/Sistema/sistram>> Acessado em 29 de julho de 2021.

³⁹ CAMAS. Disponível em: <<http://www.sincomam.com.br/index.php/marinha-do-brasil-realiza-transmissao-do-cargo-de-coordenador-da-area-maritima-do-atlantico-sul/>> Acessado em 29 de julho de 2021.

Cabe ressaltar que o compartilhamento de informações e experiências entre os países banhados pelo Atlântico Sul fomenta a interoperabilidade e a capacidade dos países promoverem respostas às ameaças à segurança marítima e possibilitará nesta década (2020-2030), o desenvolvimento sustentável da região, por meio do uso do mar. Para o Brasil, além dessas parcerias essenciais a consecução do SisGAAz e dos demais Programas Estratégicos da Marinha são basilares para a Diplomacia de Defesa aliada a capacidade dissuasória do Poder Naval, então, negligenciá-la seria um erro para um país que busca papel de liderança no Atlântico Sul.

4. OS LIMITES DO ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO E A SEGURANÇA DO ATLÂNTICO SUL

Sobre o *Entorno Estratégico Brasileiro*, o Livro Branco de Defesa estabelece uma área constituída pela América do Sul, Atlântico Sul, costa ocidental da África e Antártica. (BRASIL, 2016, p.27)

Nessa compreensão, o país desenvolve uma política externa baseada no diálogo e na cooperação entre os países que possuem fronteiras com o *Entorno Estratégico Brasileiro*, particularmente, por meio da chancelaria e da diplomacia de Defesa, principalmente com os países do *Cone Sul* e da costa oeste da África com intuito de aproximar e fortalecer a segurança mútua, como no Atlântico Sul e na Amazônia Azul. Outro aspecto relevante sobre a região é que o último conflito de grandes proporções ocorrido no Atlântico Sul foi a Guerra das Malvinas, em 1982.⁴⁰

Tradicionalmente, o Atlântico Sul é considerado periférico em termos de transporte marítimo, pois a maioria das embarcações buscam rotas mais curtas, como o uso do Canal de Suez e do Panamá no comércio com a Eurásia,⁴¹ dentre outros fatores, mas para o Brasil o Oceano Atlântico é a principal rota para mais de 90% de seu comércio marítimo. Mas nesta década a situação tende a sofrer fortes alterações, principalmente com a descobertas de recursos energéticos e minerais na camada do Pré-sal e o aumento significativa de crimes transnacionais e de pirataria no Atlântico Sul, Nelson Jobim, ex-ministro da Defesa do Brasil, alertou em palestra proferida no ano de 2010, em Lisboa, sobre o interesse de Portugal e da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)⁴² de associar o Atlântico Norte ao Atlântico Sul, o que poderia impactar os interesses do Brasil no entorno estratégico brasileiro. (JOBIM, 2010)

⁴⁰ A Guerra das Malvinas foi um conflito entre Argentina e Reino Unido pelo controle das ilhas Malvinas que ocorreram no século XX. A vitória dos ingleses aconteceu durante o mês de junho de 1982. A falta de armamentos potentes e o preparo tático dos ingleses impeliram as tropas argentinas a se entregarem sem oferecer maior resistência. No dia 14 de junho de 1982, a Inglaterra tinha finalmente restabelecido sua hegemonia sob as Ilhas Falkland, nome oficialmente dado pelos ingleses à região. Disponível em: <<https://brasilescola.uol.com.br/guerras/guerra-dasmalvinas.htm#:~:text=A%20Guerra%20das%20Malvinas%20foi.que%20ocorreram%20no%20s%C3%A9culo%20XX.&text=Chegada%20a%20d%C3%A9cada%20de%201980,de%20controle%20sob%20o%20territ%C3%B3rio>> Acessado em 30 de julho de 2021.

⁴¹ A Eurásia é uma grande massa continental formada pelos territórios da Europa e da Ásia. Eles são separados pelos Montes Urais, uma cadeia montanhosa localizada na região, bem como pelo Rio Ural, pelo Mar Negro e pelo Mar Cáspio. Disponível em: <https://www.google.com/search?q=eur%C3%A9sia+resumo&rlz=1C1CHBD_ptPTBR962BR962&oeq=ur%C3%A9sia&aqs=chrome.3.69i57j46i512j0i512i3j0i10i512j0i512i4.8629j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8> Acessado em 30 de julho de 2021.

⁴² NATO, 2010. “O Atlântico Sul é estratégico e deverá ser incluído nas linhas de ações fundamentais para a OTAN durante a próxima década. Disse o Ministro da Defesa de Portugal.” (tradução nossa)

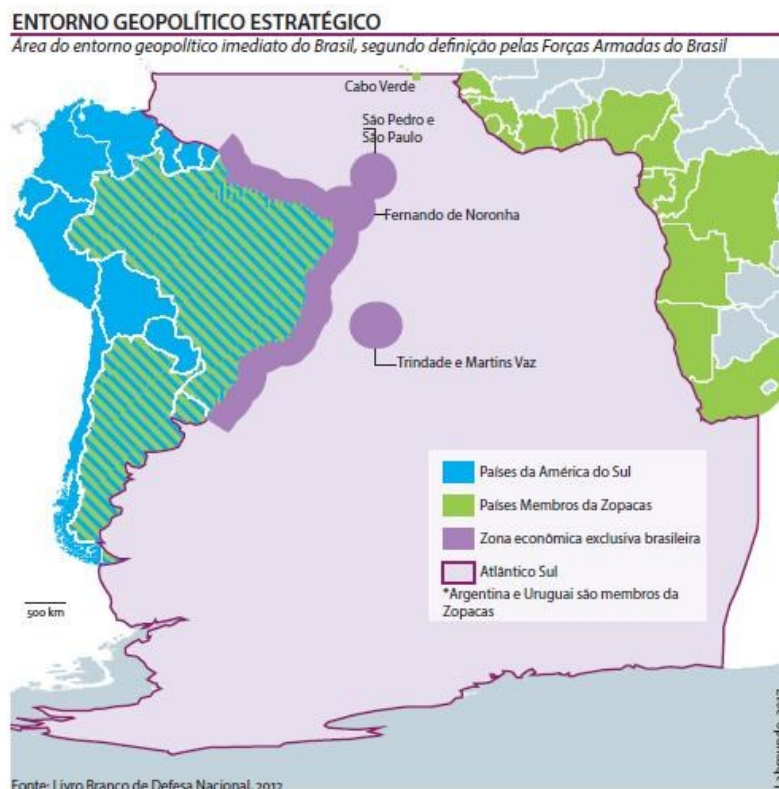


Figura 1.7 (Entorno Estratégico Brasileiro) ⁴³

Em síntese, tendo como limites: a oeste, os demais países da América do Sul, a leste, o Atlântico e a costa oeste do continente africano, assim é fundamental ao Brasil um ambiente de paz e cooperação com os demais países do seu Entorno Estratégico, a liderança do Brasil e a sinergia de esforços mútuos regionais possibilitarão, em grande medida, a segurança da Amazônia Azul e do Atlântico Sul, nesta década.

Cabe destacar que a interoperabilidade entre as Marinhas dos países, e no âmbito brasileiro a execução e pleno funcionamento pela MB do SisGAAZ, do SISTRAM e na vertente dissuasória o PROSUB e o PROSUPER, que após a conclusão dos projetos contribuirão para a segurança da navegação e do comércio marítimo nas águas do Atlântico, nesse sentido, segundo o Almirante Armando Vidigal, “A partir do limite exterior do mar territorial, o Estado costeiro não mais exerce soberania, mas apenas jurisdição sobre os diversos espaços marítimos”. (apud VIDIGAL et al, 2006, p.40)

⁴³ Limites do Entorno Estratégico Brasileiro. Disponível em:< <https://docplayer.com.br/169346881-Universidade-de-brasilia-instituto-de-relacoes-internacionais-programa-de-pos-graduacao-em-relacoes-internacionais-mestrado-academico.html>> Acessado em 30 de julho de 2021.

Por fim, o vasto entorno estratégico brasileiro e os desafios do Atlântico Sul exigem do Brasil capacidade diplomática para dialogar com seus vizinhos e dissuadir as novas ameaças cada dia mais presentes na Amazônia Azul.

4.1 – AMAZÔNIA AZUL

A partir da década de 1970, a MB direcionou seus esforços para as águas azuis no Atlântico, em especial para a *Amazônia Azul*.⁴⁴

A terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)⁴⁵ que estabeleceu jurisdição universal sobre o uso dos mares e oceanos em 1973 e contou com a presença de 164 países. A CNUDM outorgou ao Brasil uma área marítima no Atlântico que pode atingir mais de 4,5 milhões de Km², tal área de dimensões similares à Amazônia Verde, denominou-se *Amazônia Azul*. Nas palavras do seu criador, do então Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Guimarães Carvalho (2004): “há uma outra Amazônia, cuja existência é, ainda, tão ignorada por boa parte dos brasileiros quanto o foi aquela por muitos séculos. Trata-se da “Amazônia Azul”, que, maior do que a verde, é inimaginavelmente rica.”.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) que estabeleceu, o seguinte: Mar territorial é uma faixa de águas costeiras que atinge 12 milhas náuticas partindo da costa é considerada parcela do território nacional. Dentro do Mar territorial o Estado exerce soberania plena e as embarcações civis tem o “direito à passagem inocente”.

Já a Zona Contígua possibilita que o Estado costeiro controle uma área de mais 12 milhas náuticas, além do Mar Territorial, a fim de evitar ou reprimir infrações, fiscalização no seu território. Nesta área, o Estado exerce Poder de polícia.⁴⁶

⁴⁴ A marca “Amazônia Azul” foi registrada pela Diretoria de Marcas (DIRMA) do Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI) como evento cultural e político oficial da Marinha do Brasil, de acordo com a Nota Técnica no 032/2008, de 14 de agosto de 2008, da INPI/DIRMA.

⁴⁵ Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) foi assinada em 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, na Jamaica. Porém, sua vigência, iniciou-se apenas em 16 de novembro de 1994, em decorrência da ratificação do tratado pelo sexagésimo Estado. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/202/r13314.PDF?sequence=4&isAllowed=y>> Acessado em 30 de julho de 2021.

⁴⁶ Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982) – Convenção de Montego Bay Disponível em: <<http://www.iea.usp.br/noticias/documentos/convencao-onu-mar>> Acessado às 10:06 de 02 de agosto de 2021.

O conceito de *Amazônia Azul* foi inserido na Doutrina Básica da Marinha (DBM), da seguinte forma:

“A Amazônia Azul é a região que compreende a superfície do mar, águas sobrejacentes ao leito do mar, solo e subsolo marinhos contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite exterior da PC brasileira, ela deve ser interpretada sob quatro vertentes: econômica, científica, ambiental e da soberania.” (BRASIL, 2014, p. 1-3).

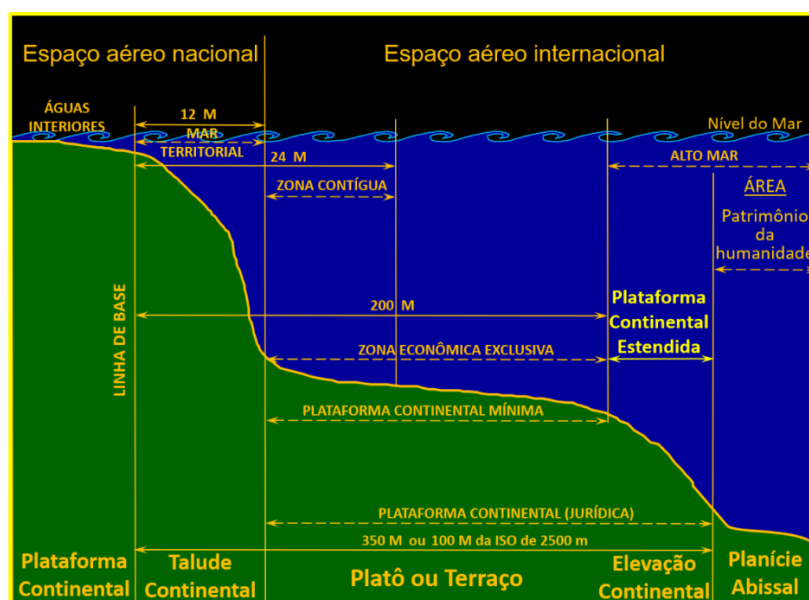


Figura 1.8 - (Plataforma Continental Brasileira)⁴⁷

Nesse contexto, a DBM (BRASIL, 2014, p.1-2) complementa que o país está requerendo “(...) à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU, a extensão dos limites de sua PC, além das 200 milhas marítimas, o que acrescentará uma área aproximadamente de 950 mil km²”. Caso sejam confirmados pela CLPC, “(...) os espaços marítimos brasileiros poderão atingir uma área de 4,5 milhões de km².” (RIBEIRO, 2014)

A *Amazônia Azul* representa parcela do território brasileiro, importantíssima para o desenvolvimento do Brasil nesta década (2020-2030), onde estão localizadas as reservas energéticas das Bacias do Pré-sal e após levantamentos do LEPLAC e REMPLAC de gigantescas jazidas e reservas minerais, o que torna imperativo ao país maior controle e vigilância sobre as ameaças e cobiça internacionais no Atlântico Sul.

É nas águas azuis do Atlântico que cerca de 95% de todo comércio exterior brasileiro é efetuado, por meio de Linhas de Comunicações Marítimas (LCM), num total

⁴⁷ Plataforma Continental Brasileira .Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br/secirm/files/pictures/limitesmaritimos_mod.png> Acessado às 10:35 de 02 de agosto de 2021.

de 300 bilhões de dólares/ano, além disso, cerca de 90% de todo o petróleo e gás do país são prospectados das plataformas de exploração de petróleo e gás offshore, além das enormes reservas da Bacia do Pré-sal (*apud* Silva et al., 2013, p. 10).

Nesse diapasão, o LEPLAC avança os estudos e mapeamento da Plataforma Continental Brasileira além das 200 milhas, previstas no CNUDM, em sua segunda fase com o intuito de mapear as oportunidades e potencialidades na *Amazônia Azul* na década entre 2020 e 2030, e foi por meio desse estudo que identificaram a *Elevação de Rio Grande(ERG)*, localizada no Atlântico Sul, ao largo do estado do Rio Grande do Sul. Segundo o LEPLAC:

A proposta da margem Oriental/Meridional com a inclusão da elevação de Rio Grande (ERG) foi encaminhada à ONU em 7 de dezembro de 2018, e com o atraso decorrente da paralisação da análise da Margem Equatorial, possivelmente será analisada a partir de 2024. Com a inclusão da ERG nessa submissão, a nossa Amazônia Azul passa a ter uma área de cerca de 5,7 milhões de km². (MARINHA DO BRASIL, LEPLAC, 2015)

Em março de 2019, a CLPC aprovou na sua totalidade o Limite Exterior proposto pelo Brasil relativo à essa Submissão, incorporando à nossa Plataforma Continental (PC) uma área de cerca de 170.000 km². Primeira vitória importantíssima dos nossos “Bandeirantes das Longitudes Salgadas” para incorporação total da Amazônia Azul.⁴⁸

Cabe ressaltar que a CNUDM realizada em Montego Bay estabeleceu normas para as plataformas continentais (PC) e os fundos marinhos. Conforme a Convenção, a PC de um país costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas; (...) em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental.⁴⁹ As PC são constituídas de áreas submersas adjacentes ao Mar Territorial, se prolonga até o bordo exterior da margem continental ou até 200 milhas náuticas.

Com as descobertas do Pré-sal no Brasil e na costa oeste da África teve ganho de relevância e atraiu a contestação sobre o CNUDM, principalmente, pelos EUA que não concordam com os limites marítimos previstos na Conferência, bem como, com as dimensões da PC Brasileira.

Nessa compreensão, sobre a extensão além das 200 milhas, Rezek destaca o seguinte:

⁴⁸ CLPC. Sobre a proposição brasileira para incorporação de áreas marítimas a PC. Disponível em:<<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>> Acessado em 02 de agosto de 2021.

⁴⁹ CNUDM . Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982) – Convenção de Montego Bay. Disponível em:< Disponível em:< em 02 de agosto de 2021.

(...) o limite exterior da plataforma continental coincide com o da zona econômica exclusiva — duzentas milhas a partir da linha da base —, a menos que o “bordo exterior da margem continental” (ou seja, o limiar da área dos fundos marinhos) esteja ainda mais distante: neste caso, o bordo será o limite da plataforma, desde que não ultrapasse a extensão total de trezentas e cinquenta milhas marítimas. Os direitos econômicos do Estado costeiro sobre sua plataforma continental são exclusivos: nenhum outro Estado pode pretender compartilhá-los. (*apud* REZECK, 2011, p. 359-360)

Em levantamentos recentes da ERG (abril de 2021), equipes do Serviço Geológico do Brasil e do LEPLAC a bordo do Navio de Pesquisa Hidroceanográfico Vital de Oliveira da MB, percorreram um total de 3.312 milhas náuticas (6.133 km), o trabalho de campo cobriu uma área de 58.320 km² em todo o contorno da *Elevação de Rio Grande*.

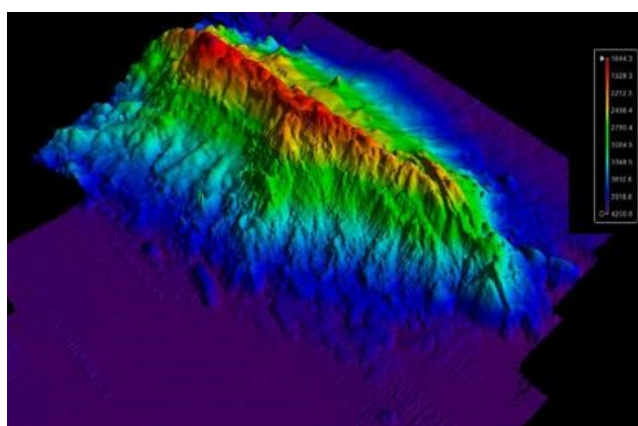


Figura 1.9 (Superfície tridimensional do solo submarino da ERG)⁵⁰

Ao longo de todo o trajeto, foram adquiridos dados com equipamentos utilizados para a medição de profundidades e do campo magnético total terrestre, e realizados lançamentos de perfiladores da coluna d'água para análise da velocidade do som e da temperatura, tais iniciativas visam identificar ou confirmar os recursos minerais existentes na ERG, que após o início de sua exploração permitirão ao país mais oportunidades de geração de desenvolvimento para a região sul e para o Brasil.

Para o Almirante Vidigal, a CNUDM possibilitou ao Brasil um despertar sobre as potencialidades marítimas brasileiras:

(...) A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar torna a invocar de maneira moderna o conceito de *uti possidetis*, que foi tão precioso para o Brasil consolidar a sua configuração territorial além-Tordesilhas. É dever sagrado para a nossa geração conhecer e desenvolver as capacidades necessárias para o pleno exercício dos direitos sobre a zona econômica exclusiva e a plataforma continental, que nos cabem, pelos tratados internacionais vigentes (*apud* VIDIGAL et al, 2006, p. 30).

⁵⁰ Superfície tridimensional do solo submarino da ERG. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/navio-de-pesquisa-hidroceanografico-vital-de-oliveira-conclui-comissao-na-elevacao-do-rio>> Acessado em 02 de agosto de 2021.

A Autoridade Internacional dos Fundos Marítimos (AIFM) constituída pelos países membros da CNUDUM (ONU, 1982) para gerenciar, controlar e monitorar a exploração dos espaços marítimos nas ZEE, nas PC e no fundo do mar. Dentre esses países, China, Rússia, Índia, Alemanha e França tem interesse na exploração do uso comum dos Oceanos e das águas internacionais. No que se refere ao Atlântico, o Brasil não pode ficar de fora da nova “corrida do ouro”, e a ERG é uma oportunidade ímpar ao país, pois representa potencial extensão marítima repleta de riquezas minerais e estratégicas.

Atualmente, a política internacional baseia-se na incerteza, devido às discrepâncias entre os Estados, e segundo Hans Morgenthau o propósito dos Estados é a defesa da soberania e de seus interesses vitais diante das ameaças provenientes de outros Estados, já para Raymond Aron quem tem poder tem a capacidade de impor sua vontade às demais.⁵¹ Portanto, a defesa da *Amazônia Azul* representa para o Brasil um espaço vital para a soberania no mar e fonte de recursos, ainda incalculáveis que contribuirão para o país atingir seus objetivos estratégicos no Atlântico Sul nesta década (2020-2030), assim, é mister investimentos em Programas Estratégicos, como o SisGAAz.

4.2 - OS PROGRAMAS ESTRATÉGICOS DA MARINHA DO BRASIL E A DEFESA DA SOBERANIA NA AMAZÔNIA AZUL

A virada do século XXI foi marcada, para a Marinha do Brasil, pelo reencontro com a mentalidade marítima nacional, esquecida por muitas décadas. A partir do conceito sobre a *Amazônia Azul* diversos programas de caráter estratégico surgem no contexto da MB, são eles: Programa de Submarinos (PROSUB), Programa de Obtenção das Fragatas Classe Tamandaré (PCT), Programa Nuclear da Marinha (PNM) e o Programa de Obtenção de Meios Hidroceanográficos (PROHIDRO), bem como, o SisGAAz.

O Planejamento Estratégico da Marinha (PEM-2040), no que tange à vertente salgada da *Amazônia Azul*, destaca a vulnerabilidade energética do Brasil, pois cerca de um terço da extração de petróleo nacional está concentrada em um único campo marítimo no Polígono do Pré-sal e a falta de reservas em terra deste recurso energético exigem fluxos contínuos de petróleo e gás proveniente do mar para abastecer o país, aspecto

⁵¹ ARON, Raymond. Paz e guerra entre as nações. Prefácio de Antônio Paim. Tradução Sérgio Bath, 1ª edição. Brasília: Ed. UNB, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2002, p.99.

crítico que pressiona por uma segurança marítima adequada cabendo a MB esta importante tarefa. (PEM-2040, 2019)

Outrossim, segundo a END, a Marinha do Brasil:

(...) estruturar-se-á, por etapas, como uma Força balanceada entre os componentes de superfície, submarino, anfíbio e aéreo, dotada de alto grau de mobilidade. Isso permitirá aumentar a flexibilidade com que se persegue o objetivo prioritário da estratégia de segurança marítima: a dissuasão contra qualquer concentração de forças hostis nas águas de interesse nacional. A força naval de superfície contará tanto com navios de grande porte, capazes de operar e de permanecer por longo tempo em alto mar, quanto com navios de menor porte, dedicados a patrulhar o litoral e os principais rios brasileiros. (BRASIL, 2016, p.43)

Cabe ressaltar, ainda, a estreita dependência entre os recursos financeiros disponíveis e os custos dos empreendimentos de Defesa, principalmente num país como o Brasil, onde a mentalidade marítima é incipiente, segundo Mahan, é dependente do “caráter do povo e do governo”. Nesse sentido, o contingenciamento de parcelas dos *royalties* de petróleo *offshore* destinados à MB, na área estratégica do Pré-sal, demonstram que os investimentos na Força Naval, previstos na Lei nº 12.351 de 2010 não seriam a prioridade para o Estado Brasileiro, o PEM-2040 alerta para a preocupação que a exploração no mar exige fortes investimentos em defesa e segurança.⁵²

4.2.1- PROGRAMA NUCLEAR DA MARINHA (PNM)

Diante das mais variadas ameaças no âmbito político-estratégico, particularmente, no Atlântico Sul, um país continental como o Brasil não pode negligenciar seu Poder Marítimo e a capacidade dissuasória de seu Poder Naval. Para tal, cabe acentuarmos a necessidade de desenvolver estratégias de defesa para o país, que devem prevalecer sobre visões pacifistas que permeia, falsamente, a sociedade brasileira, sobre esta premissa de alertar a sociedade no que tange a defesa das riquezas e dos interesses do país na Amazônia Azul é que a Marinha do Brasil desenvolve seus principais programas estratégicos, como por exemplo, PNM.

Nesse contexto, o PNM vem sendo executado desde 1979, com o propósito de dominar o ciclo do combustível nuclear e desenvolver e construir uma planta nuclear de geração de energia elétrica, em parceria com o Naval Group, o do LABGENE e o desenvolvimento e obtenção da Planta de Propulsão Nuclear para o SN-BR.⁵³

⁵² PONCE. Luciano Carvalho Judice. PLANO ESTRATÉGICO DA MARINHA (PEM-2040): O Combate Pelo Mar No Brasil Marítimo Do Século XXI. Revista Marítima Brasileira. V.140, nº 10/12- Out/Dez, 2020, p.15.

⁵³ PNM. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/relatorio-gestao/prog_e_proj_estrategicos_pnm_arq2pdf.pdf> Acessado em 21 de outubro de 2021.

Para que tais objetivos sejam atingidos de forma independente e autônoma, visto que não há transferência de tecnologia nesta área, vem sendo realizadas pesquisas e desenvolvimentos tecnológicos, bem como implementada complexa e grandiosa infraestrutura associada ao Ciclo do Combustível Nuclear, a fim de permitir a fabricação dos elementos combustíveis e a construção dos reatores nucleares para o protótipo em terra e para o SN-BR.

Paralelamente, ações são postas em prática desde a fase atual visando à operação, manutenção, descomissionamento e apoio logísticos necessários tem contribuído para a produção de combustível nuclear para o Programa Nuclear Brasileiro, mediante contrato com as Indústrias Nucleares do Brasil (INB).⁵⁴

A Doutrina Militar Naval (DMN) apresenta as possibilidades de atuação do Poder Naval em três capítulos: um para o combate entre forças organizadas, consolidando as Operações de Guerra Naval; outro para as operações de emprego limitado da Força, que implicam na segurança das infraestruturas críticas marítimas; e as Operações Benignas, quando não há ações de combate contra forças adversas, em todas elas a Marinha necessita de capacidade dissuasória e expedicionária, e são os Programas Estratégicos da Marinha, como o PROSUB e a necessidade manutenção de orçamentos de Defesa robustos que possibilitarão à Marinha cumprir sua missão constitucional nesta década (2020-2030).

Ano	DÓLAR (US\$) EQUIVALENTE	DÓLAR (US\$) MÉDIO DO ANO	PAGO NO ANO (R\$)	PAGO ACUMULADO (R\$)
2000	33.178.902,00	1,8264	60.597.946,61	60.597.946,61
2001	23.021.841,00	2,3538	54.188.809,35	114.786.755,96
2002	21.888.017,00	2,9311	64.155.966,63	178.942.722,59
2003	18.763.713,00	3,0715	57.632.744,48	236.575.467,07
2007	28.482.334,00	1,9496	55.529.158,37	479.231.089,62
2010	118.627.065,40	89.284.803,80	84.739.419,61	814.789.854,28
2015	254.013.314,06	239.118.406,80	209.004.960,93	2.042.792.719,03
2019	251.630.328,82	262.235.194,93	261.824.680,22	3.198.345.006,36
Total:	2.976.500.538,91	2.720.455.779,07	2.719.113.916,74	

Tabela 1.1 – (Custos do Programa Nuclear da Marinha)⁵⁵

⁵⁴ PNM. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/ctmsp/programa-nuclear-da-marinha>> Acessado em 06 de agosto de 2021.

⁵⁵ Ibidem.

A MB almeja construir um núcleo do Poder Naval capaz de se contrapor às novas ameaças, principalmente na Amazônia Azul, e defender as riquezas minerais, energéticas no Pré-sal e marinhas presentes nas AJB, segundo o PEM (2040) este objetivo será alcançado com a ampliação e a modernização de sua capacidade operacional, que passa necessariamente, pelo domínio da energia nuclear em todas as fases (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2019).

Nessa compreensão, o gerenciamento dos mares é como um processo que se baseia em um tripé cujos alicerces são a economia, o meio ambiente e a sociedade (*Tripla hélice*), tendo como objetivo o desenvolvimento da Nação brasileira, para o Almirante Bento Albuquerque, atual Ministro de Minas e Energia do Brasil: “ É importantíssimo que a sociedade brasileira saiba o andamento dos maiores programas da área de defesa do País, de maneira a tornar públicos os projetos desenvolvidos pela Marinha, destacando a importância destes para o País”, como o PNM.⁵⁶

Ademais, os países que forem capazes de estabelecer estratégias e programas voltados para a vertente marítima, alcançarão, de forma eficaz, condições para seu desenvolvimento sustentável, soberania e liderança no cenário internacional.

Assim, caberá ao Brasil verbas orçamentárias asseguradas em Lei Orçamentária e investimentos duradouros nos Programas Estratégicos da Marinha, bem como, políticas públicas voltadas para o fortalecimento do Poder Marítimo e da Mentalidade Marítima, e consequentemente da sociedade brasileira.

4.2.2 – PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DE SUBMARINOS (PROSUB)

O Atlântico Sul é o destino de 95% das trocas comerciais do Brasil e, segundo a Petrobrás, cerca de 90% do petróleo extraído vem dessas águas salgadas das bacias de Campos e Santos. Além disso, as riquezas presentes na *Amazônia Azul* atraem ameaças nacionais e internacionais à soberania brasileira no mar, em contrapartida tais riquezas permitem oportunidades ao desenvolvimento do país, por meio da exploração sustentável, particularmente, nesta década (2020-2030).

⁵⁶ PNM. Disponível em:< <https://www.marinha.mil.br/dgdntm/node/133> >Acessado em 06 de agosto de 2021.

Nesse sentido, com o intuito de proteger esse patrimônio natural e garantir a soberania brasileira no mar, a MB desenvolve diversas iniciativas para o fortalecimento da força naval e para o desenvolvimento da indústria da Defesa. Nesse diapasão, surge o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) da Marinha, que consiste numa parceria militar estratégica para a construção de quatro submarinos convencionais (Classe Scorpene) e o primeiro submarino de propulsão nuclear brasileiro firmada entre Brasil e França no ano de 2008, pelos governos dos dois países.⁵⁷

Cabe ressaltar que o PROSUB, além de fortalecer o poder dissuasório nacional no mar a partir da construção e entrega de submarinos convencionais e o primeiro de propulsão nuclear, também dotará a indústria brasileira de Defesa com tecnologia nuclear de ponta, ponto destacado na Estratégia Nacional de Defesa, dentro da perspectiva da *tripla hélice*. Aliás, a execução deste programa fomenta, ainda, a Indústria Nacional de Defesa e o Poder Marítimo do Brasil, possibilitando diversas oportunidades de crescimento econômico e desenvolvimento ao país.

Além disso, a aquisição de componentes fabricados no Brasil para os submarinos gerarão milhares de empregos diretos e indiretos dentro do país. O PROSUB é um gerador de esperanças para o futuro da MB e a garantia da defesa dos interesses nacionais e da soberania brasileira, no Atlântico Sul.

As inaugurações da UFEM e do Prédio Principal do Estaleiro de Construção representam a conclusão das duas primeiras etapas de construção desse complexo e os primeiros passos dessa grande conquista da defesa nacional.

Além dos cinco submarinos, o PROSUB contempla a construção de um complexo de infraestrutura industrial e de apoio à operação dos submarinos, que engloba: os Estaleiros, a Base Naval e a Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM), no Município de Itaguaí, no estado do Rio de Janeiro.

⁵⁷ PROSUB. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/prosub/institucional>> Acessado em 06 de agosto de 2021.



Figura 1.10 (Submarino S-40 Riachuelo em testes de navegação)⁵⁸

Sobre o Submarino de Propulsão Nuclear Brasileiro e o PNM, o Livro Branco de Defesa Nacional, prevê o seguinte:

O PNM reflete o desenvolvimento do ciclo de combustível; a construção e validação do Laboratório de Geração de Energia Núcleo Elétrica (LABGENE); a construção de um protótipo de reator tipo PWR6, base para o reator do primeiro Submarino de Propulsão Nuclear Brasileiro (SNBR); e o fortalecimento do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP). O PNM e o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) estão intimamente ligados. A exequibilidade do PROSUB depende do desenvolvimento do sistema de propulsão nuclear, foco do PNM. (BRASIL, 2020, p.71)

O objetivo do Brasil não é criar armas nucleares, pois é signatário do TNP, desde 1998, nosso Submarino De Propulsão Nuclear SN- Álvaro Alberto será vocacionado para a defesa da Amazônia Azul, e assim o Brasil fará parte de um seletivo grupo de apenas cinco países com capacidade de construção de submarinos nucleares no planeta.

Além disso, a conclusão do SN- Álvaro Alberto e o desenvolvimento do Reator Nuclear Multipropósito Brasileiro proporcionará ao país não apenas os propósitos militares no Atlântico Sul, como também, às áreas de pesquisa, medicina nuclear e desenvolvimento de tecnologias autóctones brasileiras, para Silva:

“(…) em consonância com outras nações desenvolvidas de dimensões continentais, cresce a importância de se possuir uma forte Força de Submarinos, estruturadas em diversos submarinos convencionais e, principalmente, em submarinos com propulsão nuclear, que terão a tarefa

⁵⁸ Submarino S-40 Riachuelo em testes de navegação. Disponível em:< https://www.defesanet.com.br/prosub_s40/noticia/40161/S-40-Riachuelo---Marinha-finaliza-limpeza-em-submarino-Riachuelo/> Acessado em 07 de agosto de 2021.

principal de negar o uso do mar ao inimigo, por serem armas de capacidade dissuasória por excelência.” (*apud*, SILVA, 2014)

Segundo a Marinha do Brasil, em 2020, o PROSUB, experimentou um avanço no processo de construção do terceiro Submarino o “Tonelero” (S42), terceiro dos quatro submarinos convencionais (SBR-3), além disso, em 29 de outubro, a transferência da Seção de Ré (S1) do Submarino “Tonelero” (S42), da Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas com destino ao Estaleiro de Construção, no Complexo Naval de Itaguaí no Rio de Janeiro. Sobre a aquisição de meios navais para as próximas década, segue abaixo tabela sobre o Plano de Articulação e Equipamentos da Marinha do Brasil (Paemb) e Meios Navais típicos da Esquadra (submarinos e navios de superfície) a serem adquiridos ou construídos pela MB até 2047.

Tipo de Navio	Quantidade/Período				
	2010-2014	2015-2022	2023-2030	2031-2047	TOTAL
Submarino de Propulsão Convencional (SBR)	-	05	05	05	15
Submarino de Propulsão Nuclear (SNBR)	-	01	01	04	06
Navios de propósitos múltiplos (NPM)	-	02	02	-	04
Navio-aeródromo (NAe)	-	-	01	01	02
Navios de escolta (fragatas e corvetas)	-	06	15	09	30
Navios de Apoio logístico (NAPLog)	-	03	02	-	05
NAVIOS TÍPICOS DE ESQUADRA	-	17	26	-	105

Tabela 1.2 Plano de Articulação e Equipamentos da Marinha do Brasil (Paemb)⁵⁹

A previsão de lançamento ao mar do submarino “Álvaro Alberto”, primeiro submarino convencional de propulsão nuclear brasileiro é em julho de 2029, caso não haja contingenciamento dos recursos previstos em orçamento da União. Atualmente, A Marinha do Brasil avalia que os atuais orçamentos destinados ao Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) e ao Programa Nuclear da Marinha (PNM) em 2021 são incompatíveis com a execução de todas as previsões contratuais, o que

⁵⁹ Plano de Articulação e Equipamentos da Marinha do Brasil (Paemb). Revista marítima Brasileira. V.134, nº04/06, abr/jun.2014, p.56.

dificulta a continuidade dos programas e de compromissos assumidos formalmente ou que estavam prestes a serem celebrados.⁶⁰

Sobre a importância do Atlântico Sul para o Brasil e a necessidade de defesa da costa brasileira, o General Meira Mattos diz:

“O Brasil ocupa uma posição estratégica adicional no Atlântico que é projetar-se nesse oceano em sua parte mais estreita (...) e ainda, por possuir sua imensa costa voltada tanto para o Atlântico Norte quanto para o Atlântico Sul; se as costas africanas caírem sob influência de forças inimigas, crescerá ainda mais a importância estratégica da posição geográfica do Brasil” (CASTRO, 1996, p. 15-16, 42-43).

É mister a importância do PROSUB para a defesa contra ameaças no Atlântico Sul, a partir do poder dissuasório dos submarinos construídos pelo programa, bem como, para a geração de oportunidades junto à sociedade brasileira, particularmente, aos temas relacionadas as atividades econômicas na Amazônia Azul e para a projeção do Brasil como ator importante no Cone Sul.

4.2.3–SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA AMAZÔNIA AZUL (SISGAAZ)

A *Amazônia Azul*, atualmente, com cerca de 5,7 milhões de Km² possui uma imensidão de riquezas com vertentes: econômica, científica e ambiental, cujas segurança da navegação e garantia da soberania exigem constante aperfeiçoamento e múltiplos esforços entre governos, militares e sociedade civil, nesta década (2020-2030). Nesse sentido, faz-se necessário um sistema de monitoramento moderno e eficaz para prevenir ameaças e crimes cada vez mais presentes no Atlântico Sul.

O desastre ambiental ocorrido no litoral nordestino em 2019, onde toneladas de óleo bruto foram derramadas nas praias da costa brasileira sem detecção adequada pelos sistemas de monitoramento nacionais, trouxeram inúmeros prejuízos ao país e demonstraram a necessidade do Brasil desenvolver capacidades tecnológicas de gerenciamento, pronta-resposta, inteligência e dissuasão nas AJB. Nesse sentido, a Marinha do Brasil desenvolveu o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAZ) de prioridade estratégica e indispensável ao aperfeiçoamento da consciência situacional marítima do país, nas fronteiras salgadas do Atlântico Sul.

A MB é o órgão responsável pela implementação, pela execução e coordenação do SisGAAZ, além disso, trabalha em parceria com diversas agências e órgãos

⁶⁰ Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB). Disponível em:<<https://www.defesanet.com.br/prosub/noticia/40888/PROSUB-e-Programa-Nuclear-da-Marinha--Orcamento-atual-e-incompativel-para-estes-projetos/>> Acessado em 06 de agosto de 2021.

governamentais e civis, para o aperfeiçoamento desse Sistema, cuja missão é “monitorar e controlar, de forma integrada, além da área afeta à *Amazônia Azul*, a região SAR (Search and Rescue – busca e salvamento) de responsabilidade do Brasil e as demais áreas de interesse estratégico no Atlântico Sul – representando cerca de 22 milhões de km² – a fim de contribuir para a mobilidade estratégica, representada pela capacidade de responder prontamente a qualquer ameaça, agressão ou ilegalidade”.⁶¹

O SisGAAz reúne sistemas complexos, como radares em terra e nas embarcações da MB, além de câmeras de alta resolução, além de rede de informações e de sistemas colaborativos, destacando o Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades de Petróleo (SIMMAP), o Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT), o Sistema de Informação Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM) e o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS), todos baseados em rastreamento de posição por via satélite. Os dados captados por GPS são transmitidos por meio de comunicação satelital para centrais de rastreamento e, no futuro, haverá a incorporação de sensores acústicos aos sites de monitoramento.⁶²

Segundo o Diretor de Gestão de Programas da Marinha, Almirante Alexandre Rabelo de Faria, existem diversos países desenvolvem sistemas similares ao SisGAAz no mundo, como: Austrália, Canadá e França. Para ele apesar das semelhanças há particularidades no sistema brasileiro, principalmente em relação aos custos e capacidades, nessa compreensão, o SisGAAz foi projetado para acompanhar as atividades de patrulha naval, inspeção naval e socorro e salvamento na Amazônia Azul e nas AJB, o Almirante Rabelo destaca:

“Tanto no que se refere à aquisição e ao desenvolvimento de tecnologia nacional quanto à obtenção de informações à cerca da área onde o Brasil exerce soberania, o SisGAAz desponta como ferramenta para a governança que contribui para o desenvolvimento das capacidades tecnológicas do país”, beneficiando a sociedade brasileira. (RMB, 2020, p.79)

A capacidade de operar em rede é um multiplicador de forças capaz de compensar um menor número de plataformas de armas e sensores, uma vez que os meios navais constituem uma rede interconectada. Desse modo, todos serão capazes de, em tempo real, visualizar o quadro de situação nos teatros operacionais. (Friedman, 2009)

⁶¹ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protacao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras> Acessado em 07 de agosto de 2021.

⁶² Ibidem.

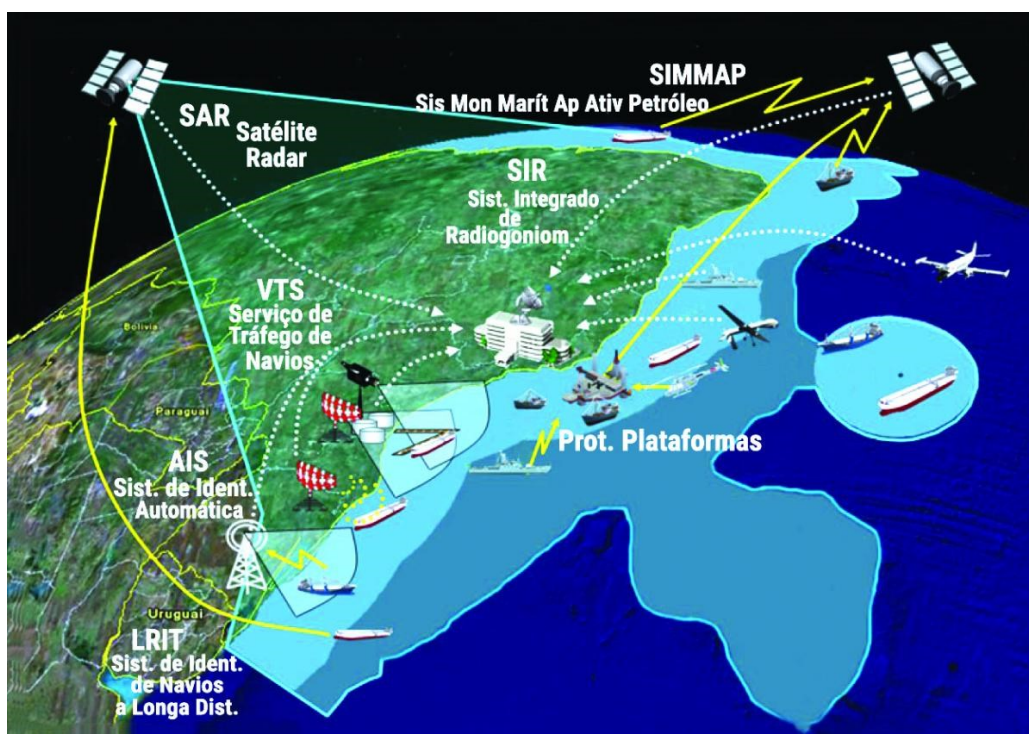


Figura 1.11 (Representação gráfica (ilustrativa) do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz))⁶³

Portanto, a defesa dos interesses do Brasil no Atlântico Sul, as novas ameaças e as oportunidades nesta década, particularmente, na Amazônia Azul dependem, em grande medida, dos Programas estratégicos da MB, com destaque para o SisGAAz. Este sistema facilitará os planejamentos das operações militares futuras e de prevenção contra crimes das mais variadas classificações, como o crime ambiental ocorrido no litoral nordestino, em 2019, além disso, a MB busca por meio de análises o controle do tráfego marítimo mais eficiente, mediante o uso da ciência de dados, construir perfis qualitativos de armadores e navios, bem como, para a expansão da cobertura de radares.

Por conseguinte, a integração do SisGAAz aos demais sistemas de monitoramento pré-existent no Brasil garantirá ao país uma proteção da Amazônia Azul de maneira adequada e eficaz. Assim, após o pleno funcionamento desse sistema o país dará um salto tecnológico que impulsionará o desenvolvimento socioeconômico e tecnológico do país, além de garantir a geração de empregos diretos e indiretos junto às atividades relacionadas

⁶³ Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz). Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protecao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras>> Acessado em 07 de agosto de 2021.

ao tráfego aquaviário e à segurança da navegação no Atlântico Sul, nesta década (2020-2030).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como visto, as disposições previstas na Estratégia Nacional de Defesa e o papel da Marinha do Brasil no Atlântico Sul, nesta década (2020-2030), podem representar maior projeção do Brasil, no cenário internacional, visto que poderemos alcançar o papel de protagonista na segurança e na Cooperação do Atlântico Sul. Diante disso, é mister a atuação da Marinha brasileira na Defesa da soberania do Brasil na Amazônia Azul, mas que não se esgota apenas no braço militar, bem como, na vertente civil da sociedade.

Dentre as alternativas possíveis, o Brasil poderá focar na cooperação entre os países do entorno estratégico e nos acordos de cooperação como a ZOPACAS e o CAMAS que contribuem sobremaneira para o equilíbrio de poder na região, assim como, para o controle e segurança no crescente e vital comércio marítimo nas águas azuis do Atlântico Sul e consequentemente da Amazônia Azul.

O fortalecimento da cooperação entre os países e o fomento dos Programas Estratégicos da MB são essenciais para o Brasil alinhar diplomacia e capacidade dissuasória em suas relações internacionais e a garantia de maior destaque nos assuntos relacionados: à segurança da navegação, ao comércio marítimo, as questões relacionadas e à descoberta de riquezas na Plataforma Continental para além dos limites de 200 milhas, conforme prevê a Convenção das Nações Unidas sobre os assuntos do mar.

A crescente importância do Atlântico Sul e as recentes descobertas de riquezas energéticas na camada do Pré-sal e minerais na elevação de Rio Grande pelo LEPLAC demandarão ao Brasil capacidade dissuasória robusta para se contrapor à possíveis contestações em fóruns internacionais. Além disso, a crescente pesca ilegal por navios de bandeira chinesa nos limites da ZEE do país, o aumento da pirataria no Golfo da Guiné na costa oeste africana, bem como, o tráfico internacional de entorpecentes, por meio de portos nacionais e rotas marítimas na costa brasileira tornam imperativo ao Brasil um estreitamento de laços entre os países banhados pelo Atlântico Sul e entre as mais variadas agências marítimas, policiais e de inteligência destes países para a manutenção da paz na região.

Essa linha de atuação tornará, ainda, o Brasil um líder regional capaz de discutir em igualdade de condições com os Estados Unidos da América, que mantém ativada, desde meados de 2008, a 4ª Esquadra da Marinha Americana no Atlântico Sul, e com a OTAN, representada, principalmente por Portugal e Espanha, no Atlântico Sul como centro das atenções de diversas pastas públicas e setores da sociedade. Caso contrário, entender pela negligência histórica em relação ao Atlântico Sul, lançará o Brasil ao

desconhecido nesta década (2020-2030), sem qualquer garantia que a Amazônia Azul será, verdadeiramente nossa.

Nesse sentido, como demonstrado nesta pesquisa, o Brasil da última década priorizou a organização da Política Nacional de Defesa e da Estratégia Nacional de Defesa, bem como, da busca pela transparência nas relações internacionais e da Diplomacia de Defesa, por meio de publicações oficiais, como o Livro Branco de Defesa Nacional e acordos de cooperação com blocos de países da América do Sul e da África, ou seja, o Brasil já demonstrou capacidade de dialogar com os países do seu Entorno Estratégico e detém um papel de liderança na região. Resta, agora, o fortalecimento da Mentalidade Marítima na sociedade brasileira e a conscientização dos agentes públicos sobre a importância da manutenção dos orçamentos de Defesa e da continuidade dos Programas Estratégicos, como os estratégicos da MB: PNM, PROSUB e SisGAAz.

Portanto, a garantia da soberania brasileira no Atlântico Sul nesta década (2020-2030), depende, em grande medida, da capacidade do Brasil de alinhar cooperação diplomática junto aos países do Entorno Estratégico e da capacidade de desenvolver um Poder Naval robusto e moderno para se contrapor às novas ameaças existentes nas AJB e nas fronteiras salgadas brasileiras. Ademais, a política de controle das rotas comerciais marítimas e o compromisso com a segurança das águas azuis, por meio da Força Naval no Atlântico Sul, dão, concretude aos Objetivos Nacionais de Defesa, dispostos na Política Nacional de Defesa (BRASIL, 2016), de estabilidade regional e intensificação da projeção do Brasil no cenário internacional.

6. CONCLUSÃO

As preocupações e interesses do Brasil relacionados ao Atlântico Sul aumentaram substancialmente, na última década, principalmente a partir das descobertas realizadas pelo LEPLAC que demonstrou o potencial econômico da exploração da Plataforma Continental, bem como, ao crescente comércio marítimo, além disso, o aumento das ameaças internacionais na região levaram o país a estabelecer políticas e estratégias voltadas para os desafios colossais que este Oceano nos impõe. Nesse diapasão, caberá ao Brasil buscar a liderança regional, natural ao se tratar de um país de dimensões continentais que possui a principal economia da América do Sul e um Poder Marítimo pujante, no âmbito regional.

Atualmente, um debate sobre a Segurança do Atlântico Sul sem que o Brasil esteja à mesa, em grande medida, é um equívoco estratégico. Porém, o Brasil necessita de forte Diplomacia de Defesa e um Poder Naval de caráter expedicionário e de capacidade dissuasória para permitir ao país mais relevância no concerto das Nações, envolvidas no debate sobre os temas afetos ao Atlântico Sul, nesta década (2020-2030).

Dessa forma, mais do que investimentos nos Programas Estratégicos da Marinha, faz-se necessário criar uma mentalidade marítima junto à sociedade brasileira, no sentido de que os investimentos em Defesa não sofram contingenciamentos, pois afinal, sem Defesa nas águas salgadas, a extração dos recursos naturais presentes na Amazônia Azul estarão à mercê da ganância de atores internacionais ou até de grupos criminosos.

Tal situação contribuirá para a estabilidade da região do Atlântico Sul, visto que o aumento da projeção do Brasil no cenário regional, por meio dos acordos de cooperação e dos programas de intercâmbio de Defesa com os países da África e das Américas, e sua interação nas mesas de decisões sobre os destinos dos povos no Atlântico Sul possibilitará maior equilíbrio de poder na região, já que o Brasil é reconhecidamente um país que preza pela manutenção da paz e das boas relações diplomáticas com os países da região.

Para atingir os objetivos estratégicos do Brasil, a PND observa os princípios constitucionais que regem as relações internacionais do Estado brasileiro, assim como a projeção do país no concerto das Nações e a ampliação de sua inserção em processos decisórios internacionais, o que requer permanente esforço de articulação diplomático-militar (BRASIL, 2016, p. 11.). Assim, a consecução destes objetivos será possível, por meio da conclusão dos Programas Estratégicos da MB, além de iniciativas como as de cooperação com as Marinhas amigas do Continente Africano e dos demais países do nosso entorno estratégico.

Outrossim, o destino manifesto brasileiro está no mar, sem ele as oportunidades para o país no Atlântico Sul, nesta década (2020-2030) serão limitadas, apesar das crescentes ameaças que afligem a segurança nacional, por conseguinte a Marinha do Brasil tem papel de destaque para executar os programas estratégicos de Defesa e para informar a sociedade brasileira de que a Defesa da Pátria na imensidão da Amazônia Azul dependerá de apoio não apenas de governos, mas também de forte mentalidade marítima de todos os brasileiros. Assim, um gigante como o Brasil não poderá acomodar-se ou regredir em seus Objetivos Nacionais Permanentes (ONP), já que as ameaças à sua soberania e à integridade da Amazônia Azul se multiplicarão, nesta década (2020-2030).

Assim, a pesquisa atingiu o seu propósito, ao constatar que o desenvolvimento e a execução dos Programas Estratégicos da Marinha do Brasil aliados ao fortalecimento da mentalidade marítima nacional, bem como, o desenvolvimento sustentável do país são ferramentas para se contrapor aos desafios no Atlântico Sul, nesta década (2020-2030) e condição basilar para assegurar o aproveitamento adequado pelo país das oportunidades vindouras provenientes deste oceano, aspectos que fortalecerão a proteção da Amazônia Azul e a garantia da soberania nacional. Neste sentido, os documentos oficiais de Defesa respaldam este entendimento, sendo necessárias as revisões e atualizações previstas na END (2020) e na PND (2020) e no Livro Branco de Defesa, bem como o papel central da Marinha do Brasil nos temas relacionados ao Atlântico, são basilares para a evolução da capacidade brasileira em participação das decisões afetas às águas azuis e perspectivas futuras, a fim de contribuir para a defesa dos interesses do Brasil, nas águas salgadas do Atlântico Sul e da soberania brasileira na Amazônia Azul.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

ABDENUR, Adriana; **NETO**, Danilo. O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico: América do Sul e Atlântico Sul. Brasília: Ipea, 2014.

AGÊNCIA BRASIL.EBC.

Disponível em:<<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-02/marinha-e-pf-apreendem-barco-com-cocaina-na-costa-de-pernambuco> Acessado em 26 de julho de 2021.

AMORIM, Celso. Piratas podem ser novo risco no Atlântico Sul. In: AMEAÇAS INTERNACIONAIS: AS RAZÕES PARA A IMPLEMENTAÇÃO DA ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA, jun. 2012.

ANDRADE, Israel de Oliveira; da Rocha, **ANTONIO** Jorge Ramalho; Franco, **LUIZ** Gustavo Aversa. Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul: Soberania, vigilância e defesa das águas jurisdicionais brasileiras. IPEA, 2019. Disponível em: <<https://www.econstor.eu/bitstream/10419/211401/1/1662436475.pdf> >Acessado em 17 de julho de 2021.

ARON, Raymond. Paz e guerra entre as nações. Prefácio de Antônio Paim. Tradução Sérgio Bath, 1ª edição. Brasília: Ed. UNB, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2002.

AUGUSTO. W. M. Teixeira Júnior. O Entorno Estratégico Brasileiro na Geopolítica das Grandes Potências: a Crise da Venezuela e seus Impactos para o Brasil The Brazilian Strategic Environment in the Geopolitics of the Great Powers: the Venezuela Crisis and its Impacts for Brazil. Vol 8, Centro de Estudos Estratégicos do Exército (CEEEX), Jan-Jun2020.

AURÉLIO, Marco de Andrade Lima Atlântico Sul: Ameaças e Cooperação. UNB (Instituto de Relações Internacionais). Brasília, 2015. Disponível em:<https://bdm.unb.br/bitstream/10483/11370/1/2015_MarcoAureliodeAndradeLima.pdf> Acessado em 02 de agosto de 2021.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Agência Câmara de Notícias. Disponível em:<<https://www.camara.leg.br/noticias/668310-ambientalistas-e-parlamentares-defendem-aprovacao-da-lei-do-mar/> >Acessado em 21 de julho de 2021.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei Nº6969, de 2013. Disponível em:<<https://www.camara.leg.br/noticias/770915-comissao-atualiza-investigacoes-e-licoes-do-maior-acidente-ambiental-no-litoral-brasileiro/> >Acessado em 21 de julho de 2021.

_____. Cooperação Técnica Brasil-África. Parcerias de sucesso inspiram o desenvolvimento africano. Brasília, 2018.

_____. Congresso Nacional. Decreto Legislativo n. 179, de 14 de dezembro de 2018. Política Nacional de Defesa; Estratégia Nacional de Defesa. Brasília, DF, 2018. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2018/decretolegislativo->

[179-14-dezembro-2018-787452-exposicaodemotivos-157024-pl.html](https://www.camara.leg.br/legin/fed/leicom/1999/leicomplementar-97-9-junho-1999-377583-publicacaooriginal-1-pl.html) > Acessado em 26 de julho de 2021

_____. Congresso Nacional. Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leicom/1999/leicomplementar-97-9-junho-1999-377583-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acessado em 26 de julho de 2021.

_____. Congresso Nacional. Projeto de Lei nº 4199/2020, Disponível em:<<https://www.ppi.gov.br/politica-de-estimulo-a-cabotagem-denominada-br-do-mar>> Acessado em 28 de julho de 2021.

_____. DECRETO Nº 98.145, de 15 de SETEMBRO de 1989. O Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC). Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>> Acessado em 27 de julho de 2021.

_____. DECRETO nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Dispõe sobre a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1992. Disponível em: Acessado em: 25 mar. 2011.

_____. DOUTRINA MILITAR NAVAL (DMN), 2014. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/Curriculo%20CEM%20OI%20fase2-2019.pdf>> Acessado em 23 de setembro de 2021.

_____. Estado-Maior da Armada. Publicação EMA-305. Doutrina Básica da Marinha – 1º Rev. Brasília, DF. 2004.

_____. Estratégia Nacional de Defesa, Brasília, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/pnd_end_congresso_.pdf> Acessado em 12 de outubro de 2021.

_____. Livro Branco de Defesa Nacional. Brasília, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf> Acessado em 12 de outubro de 2021.

_____. Ministério da Defesa. Disponível em: <<https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/relacoes-internacionais/foruns-internacionais-1/zopacas>> Acessado em 27 de julho de 2021.

_____. Ministério da Defesa. Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas. MD35-G-01. *Glossário das Forças Armadas*. Brasília, 2015.

_____. Política Nacional de Defesa. Brasília, 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/politica-nacional-de-defesa> Acessado em 15 de julho de 2021.

_____. Planejamento estratégico da Marinha (PEM – 2040), 2019. Disponível em <https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/arquivo.pdf> Acessado em 22 de julho de 2021.

CORBETT, Julian Stafford. Principles of maritime strategy. Mineola: Dover Publications, 2004.

CASTRO, Theresinha de. Atlântico sul: geopolítica e geoestratégia. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 1996.

COSTA, MARCO ANTONIO DE PAIVA. A AMAZÔNIA AZUL E A GEOPOLÍTICA BRASILEIRA: Mentalidade marítima e o desenvolvimento nacional: A Amazônia Azul e as políticas brasileiras orientadas para o Mar. ESG. 2015.

DEFESANET. Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB). Disponível em: <<https://www.defesanet.com.br/prosub/noticia/40888/PROSUB-e-Programa-Nuclear-da-Marinha--Orcamento-atual-e-incompativel-para-estes-projetos/>> Acessado em 06 de agosto de 2021.

FRACALOSS, Rodrigo de Moraes. Prefácio Celso Amorim. O Brasil e a Segurança no seu entorno Estratégico. América do Sul e Atlântico Sul. IPEA. Organizadores Reginaldo Mattar Nasser. Brasília, 2014. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/arquivo.pdfhttps://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_brasil_seguranca.pdf> Acessado em 22 de julho de 2021.

FLORES, Mario Cesar. Defesa Nacional na ordem do século XXI. 2003.

FLORES, Mario Cesar; **VIDIGAL**, Armando Amorim Ferreira. Desenvolvimento do Poder Naval Brasileiro: tópicos para debate. Brasília, 1976.

_____. Jornal do Comércio. Desastre Ambiental no Nordeste. Disponível em: <https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/geral/2019/10/708802-presidente-do-ibama--nao-sabemos-se-oleo-nas-praias-do-nordeste-ira-aumentar-ou-diminuir.html> Acessado em 12 de outubro de 2021.

MAHAN, Alfred Thayer. *The interest of American in sea power, present and future*. Boston, 1897 *apud* PARET, Peter. *Construtores da estratégia moderna*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2001.

MARINHA DO BRASIL. Estado-Maior da Armada. Publicação EMA-305. Doutrina básica da Marinha – DBM. 1ª Rev. Brasília, D.F., 2004.

_____. Centro de Comunicação Social da Marinha. Nota à imprensa. https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_a_imprensa_inquerito_do_oleo_07mai.pdf.

_____. Plano Estratégico da Marinha (PEM-2040). Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html> Acessado em 22 de setembro de 2021.

_____. Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB). Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/prosub/institucional>> Acessado em 06 de agosto de 2021.

_____. Portaria nº 231/MB, de 30 de julho de 2020. Cria o Comitê Executivo “REEMPLAC”. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-231/mb-de-30-de-julho-de-2020-269967758>> Acessado em 07 de agosto de 2021.

_____. Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz). Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protecao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras>> Acessado em 07 de agosto de 2021.

MINISTÉRIO DA DEFESA. Estado-Maior da Armada. Publicação EMA-305. Doutrina Básica da Marinha – DBM. 1ª Rev. Brasília, D.F., 2004.

_____. Glossário das Forças Armadas. MD35-G-01.2015. Disponível em:<https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/141/1/MD35_G01.pdf> Acessado em 21 de outubro de 2021.

MONTEIRO. Alvaro Augusto Dias. A próxima singradura. O Anfibio, Rio de Janeiro, ed. extra, ano XXIX, p. 9-65, out. 2010a.

MOURA NETO, Julio Soares de. “Defendendo o pré-sal”. In: JOBIM, N.A.; ETCHEGOYEN, S. W.ALSINA, J. P. Segurança internacional: perspectivas brasileiras. Rio de Janeiro: FGV, 2010.

MUCIO. PIRAGIBE RIBEIRO DE BABAKKER. A AMAZÔNIA AZUL: O Mar e seus Recursos e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Revista Marítima Brasileira. V.134, nº04/06- Abr/Jun, 2014, p.21.

NAÇÕES UNIDAS. Assembléia Geral. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Montego Bay, 1982. Disponível em:<http://www.unbcienca.unb.br/images/Noticias/2019/12Dez/Convencao_das_Nacoes_Unidas_sobre_Direito_do_Mar_Montego_Bay.pdf> Acessado em 30 de julho de 2021.

PENHA, Eli Alves. A Fronteira Oriental Brasileira e os Desafios Da Segurança Regional no Atlântico Sul. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v.18 n. 1 p. jan/jun 2012.

PEREIRA de Lima Filho, W. (2020). A Amazônia Azul e os Desafios para a Defesa Nacional no Século XXI. *Cadernos De Estudos Estratégicos*, Edição n.10, 69-122. Disponível em: <<http://ebrevistas.eb.mil.br/CEE/article/view/6666ESG>> Acessado em 15 de julho de 2021.

PETROBRÁS. Exploração e produção de petróleo e gás no Pré-sal. Disponível em: <<https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/areas-de-atuacao/exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/pre-sal/>> Acessado em 07 de agosto de 2021.

PONCE. Luciano Carvalho Judice. PLANO ESTRATÉGICO DA MARINHA (PEM-2040): O Combate Pelo Mar No Brasil Marítimo Do Século XXI. Revista Marítima Brasileira. V.140, nº10/12- Out/Dez, 2020.

REGINALDO, Gomes Garcia dos Reis. Atlântico Sul e Amazônia Azul: Um desafio geopolítico para a sociedade brasileira? Revista Marítima Brasileira. v. 134, suplemento. 2014.

RENATO, Rangel Ferreira. OPERAÇÕES NAVAIS NO SÉCULO XXI: A Amazônia Azul. Revista Marítima Brasileira. v. 134, suplemento. 2014.

REZEK, José Francisco. Direito Internacional Público: curso elementar. 13. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

RIBEIRO, Marcelo de Souza. PIRATARIA NA “AMAZÔNIA AZUL”: Reflexos para a Marinha do Brasil ESG, Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/CPEM14%20MONO%20CMG%20RIBEIRO.pdf>> Acessado em 27 de julho de 2021.

SILVA, Henry Iure de Paiva. Defesa do Atlântico Sul e Segurança energética no Brasil. Revista da Escola de Guerra Naval. v.23, n.01, pp.157, 2017.

SILVA, R.T.F. “ As contribuições da Energia Nuclear para o Poder Naval”. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 134, nº 04/06, abr/jun. 2014.

TILL, G. (2009). Seapower: “A Guide For The Twenty-First Century”. New York; London: Routledge, 2009.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro, Ed BiBliEx, 1985.

_____. A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais. Rio de Janeiro: Ed. do Autor, Clube Naval, 2002.

_____. Amazônia Azul: o Mar Que nos Pertence, Ed Record, 2006.