



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIA POLÍTICA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIA POLÍTICA

ANA CAROLINA DE OLIVEIRA ASSIS

**A TERRITORIALIZAÇÃO DO MAR E PODER NAVAL: efeito do território marítimo
nas capacidades navais do Brasil**

Recife

2019

ANA CAROLINA DE OLIVEIRA ASSIS

**A TERRITORIALIZAÇÃO DO MAR E PODER NAVAL: efeito do território marítimo
nas capacidades navais do Brasil**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Ciência Política da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Ciência Política.

Área de Concentração: Relações Internacionais

Orientador: Prof. Dr. Marcos Aurélio Guedes de Oliveira

Recife

2019

Catálogo na fonte
Bibliotecária Maria do Carmo de Paiva, CRB4-1291

A848t Assis, Ana Carolina de Oliveira.
A territorialização do mar e poder naval : efeito do território marítimo nas capacidades navais do Brasil / Ana Carolina de Oliveira Assis. – 2019.
76 f. : il. ; 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. Marcos Aurélio Guedes de Oliveira.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH.
Programa de Pós-graduação em Ciência Política, Recife, 2019.
Inclui referências.

1. Ciência Política. 2. Poder naval. 3. Marinha. 4. Brasil. Marinha. 5. Águas territoriais – Brasil. I. Oliveira, Marcos Aurélio Guedes de (Orientador). II. Título.

320 CDD (22. ed.)

UFPE (BCFCH2019-100)

ANA CAROLINA DE OLIVEIRA ASSIS

**A TERRITORIALIZAÇÃO DO MAR E PODER NAVAL: efeito do território marítimo
nas capacidades navais do Brasil**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Ciência Política.

Aprovada em: 21/02/2019.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Marcos Aurélio Guedes de Oliveira
Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Dr. Ricardo Borges Gama Neto
Universidade Federal de Pernambuco

Prof^ª. Dra. Danielle Jacon Ayres Pinto
Universidade Federal de Santa Catarina

Dedico à Ana Paula e Natércio.

AGRADECIMENTOS

Aos amigos acadêmicos e/ou boêmios que fiz ao longo da vida, principalmente no decorrer da Graduação e do Mestrado, agradeço pelo apoio moral e intelectual. Aos professores do departamento de Ciência Política por terem me ensinado que não há obstáculo que não possa ser ultrapassado com dedicação e trabalho duro. Agradeço à minha família pelo suporte emocional e paciência com meu jeito de ser e minhas escolhas. Ao professor Marcos Guedes, pela orientação e dedicação para me ajudar em minha caminhada acadêmica. Agradeço também aos professores Ricardo Borges e Danielle Ayres por participarem da minha banca e pelo tempo dedicado. Por fim, agradeço ao financiamento da Fundação de Amparo à Ciência e Tecnologia do Estado de Pernambuco que tornou essa pesquisa viável.

E todas as cores secando ao sol
Todos os oceanos já estão condenados aos ataques
Impulsionados por um desequilíbrio feroz
Quem sabe ainda sobre alguma chance
A tarde
O vento
E o mar
(TRUMMER, 2008)

RESUMO

O aumento do território de um Estado no mar influencia no Poder Naval desse país? Na literatura especializada argumenta-se que a delimitação do território no mar reduz o escopo geográfico de atuação dos países, portanto, gerando Estratégias mais defensivas. Entretanto, ao observar a distribuição de armamento ao longo do tempo, os Estados permanecem adquirindo e/ou produzindo capacidades ofensivas. Por constatar esse comportamento, buscou-se testar o argumento sobre a relação entre Território no mar e Poder Naval no caso brasileiro. Essa dissertação demonstra-se relevante devido a dois principais fatores. De ordem teórica, a investigação justifica-se como pertinente para os avanços nos estudos empíricos sobre os fatores que explicam a preparação do Poder Militar para consecução dos objetivos nacionais. De ordem prática, é necessário à sociedade acompanhar as dinâmicas que explicam o porquê dos Estados se armarem, em especial às capacidades da Marinha de Guerra. O método de pesquisa utilizado é de cunho observacional, e além do estudo histórico-descritivo da evolução do Território Marítimo e Poder Naval do Brasil será realizada uma análise de dados (entre 1860-2011). Como considerações finais pôde ser observado que existe correlação positiva considerável e estatisticamente significativa entre a Variável Independente(Território no mar) e a Variável Dependente(Poder Naval).

Palavras-chave: Poder Naval. Território Marítimo. Marinha do Brasil.

ABSTRACT

Does the increase of the territory of a State at sea influence the Naval Power of that country? In the specialized literature it is argued that the delimitation of the territory at sea reduces the geographic scope of action of the countries, therefore, creating more defensive Strategies. However, by observing the distribution of weaponry over time, States continue to acquire and / or produce offensive capabilities. To verify this behavior, we tried to test the argument about the relation between Territory at sea and Naval Power in the Brazilian case. This dissertation proves to be relevant due to two main factors. Theoretically, the investigation is justified as pertinent to the advances in the empirical studies on the factors that explain the preparation of the Military Power to achieve the national objectives. As a practical matter, it is necessary for a society to follow the dynamics that explain why the States arm themselves, especially the capabilities of the Navy. The research method used is observational, and in addition to the historical-descriptive study of the evolution of the Maritime Territory and Brazilian Naval Power, a data analysis (between 1860-2011) will be carried out. As final considerations, it was observed that there is a significant and statistically significant positive correlation between the Independent Variable (Territory at Sea) and the Dependent Variable (Naval Power).

Keywords: Naval Power. Maritime Territory. Brazilian Navy.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Limites Impostos pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.....56

Figura 2 – Caracterização da Amazônia Azul.....58

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Evolução do Poder Naval Brasileiro (1866-2011).....	60
---	----

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Perspectivas Teóricas sobre Poder Naval.....	26
Quadro 2 - Recursos Pagos por Programa (R\$).....	48

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Correlações.....	65
Tabela 2 – Resumo do Modelo.....	66
Tabela 3 – ANOVA ^a	66

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	TEÓRICO	19
2.1	Conceitos	19
2.2	Teorias	21
3	PODER NAVAL	28
3.1	Poder Naval Brasileiro sob a Influência Inglesa (1822-1910)	28
3.2	O Poder Naval Brasileiro sob Influência dos Estados Unidos (1910-1977)	36
3.3	O Poder Naval Brasileiro e a Fase do Pensamento Estratégico Autônomo (1977-2008).....	43
3.4	Poder Naval e a Nova Estratégia a partir de 2008.....	46
4	HISTÓRIA DAS FRONTEIRAS MARÍTIMAS	50
5	ESTUDO QUANTITATIVO	59
5.1	A Construção da Variável Dependente	59
5.2	Estudos sobre Poder Naval como Variável Dependente	61
5.3	Estudo da Relação entre Território e Poder Naval : Método.....	63
5.4	Resultados	65
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	68
	REFERÊNCIAS	71

1 INTRODUÇÃO

O aumento do território de um Estado no mar influencia no Poder Naval desse país? Enquanto muitos autores desenvolvem estudos sobre o que é Estratégia Naval, sua importância e quais fatores influenciam na sua conformação, deixa-se um pouco de lado estudos empíricos sobre variáveis que podem influenciar os Estados a optarem por investirem em seu Poder Naval. Na literatura especializada, argumenta-se que a delimitação do território no mar reduz o escopo geográfico de atuação dos países, portanto, gerando Estratégias mais defensivas (OSGOOD, 1976; BOOTH, 1982). Entretanto, ao analisar a distribuição de armamento ao longo do tempo, os Estados permanecem adquirindo e/ou produzindo capacidades ofensivas (CRISHER; SOUVA, 2014). Por observar esse comportamento, busca-se testar a hipótese sobre a relação positiva entre Território no mar e Poder Naval.

A busca por saída para o mar e a proteção do comércio transportado por esse meio tradicionalmente foram motivações de guerras¹. Em relação à segurança e defesa das comunicações marítimas, essas continuam vitais para economia dos países, uma vez que o transporte de mercadorias através do mar ainda é um dos meios mais utilizados. Entretanto, a questão da saída para o mar não apresenta mais tanta visibilidade como anteriormente. O que se observa é uma mudança da percepção do mar na guerra – anteriormente visto, principalmente, apenas como teatro de operações, e atualmente como uma fonte de conflito. Como é colocado por Geoffrey Till (2009), o que ocorreu foi uma mudança da atenção naval do poder no mar para o poder a partir do mar².

Uma das principais explicações em relação a mudança de percepção do mar como arena onde se travam guerras para então uma fonte de conflitos é a questão dos recursos presentes na região. Decorrente dos avanços tecnológicos, os Estados tornaram-se cada vez mais capazes de detectar no leito marinho a presença de recursos relevantes para a Economia

¹ Exemplos dessas guerras por saídas para o mar são: Guerras Balcânicas, conflitos da Rússia – que buscavam por saídas pelo Pacífico próximo à Noruega, como também pelo Oceano Índico; e do Império Alemão, no Báltico, depois no Mar do Norte e a chegada para portos no Mediterrâneo (TRAVASSOS, 1947).

² Poder no mar refere-se ao uso do mar apenas como “campo de batalha” e poder a partir do mar relaciona-se com a utilização do poder em conflitos derivados de questões marítimas (TILL, 2009).

nacional (petróleo, gás natural, ligas metálicas, terras raras, entre outros) e melhorar a técnica de sua exploração (também da pesca, aquicultura, entre outros)³ (TILL, 2009).

Assim como a busca por recursos, a fixação de território e demarcações de fronteiras para controlar a exploração desses materiais estratégicos foram e são fontes de conflitos em terra, de forma semelhante, a exploração do território no mar dos Estados também não se constitui livre de desentendimentos, mesmo que em menores proporções do que os em terra. Em relação a essas dinâmicas “A exploração dos recursos do oceano, combinada com as dificuldades em estabelecer uma propriedade clara sobre recursos como os estoques de peixes migratórios, gera potenciais pontos de fricção para conflitos armados” (NEMETH et al., 2014, p.772, tradução nossa).⁴ Exemplos disso são os dos países que já contestaram recursos marítimos (Irlanda, Espanha, Estados Unidos e França), e que em alguns momentos utilizaram de suas forças armadas (MITCHELL, PRINS, 1999).

Outra questão de conflito envolvendo o território no mar é o caso chinês. Por apresentar uma via de comunicação fechada, o Mar do Sul da China atrai discussões diretas com outros Estados (exemplo Vietnã, Filipinas, Malásia, Indonésia e Brunei) e em órgãos internacionais (Organização das Nações Unidas). Devido à proximidade com ilhas na região e com outros Estados, a definição do território da China no mar encontra dificuldades para ser delimitado. Uma vez que os acordos de cooperação para a delimitação do território marítimo entre os países não foram levados adiante, a China adotou uma posição ainda mais agressiva politicamente e militarmente. Essa postura foi acompanhada de um incremento no Poder Naval e da cobertura militar chinesa para intimidar os outros Estados, o que foi chamado de uma “diplomacia coercitiva” (MENEZES, 2016; SCHOFIELD, STOREY, 2009).

Além da questão da demarcação do território no mar outra fonte de tensão nesse domínio está relacionada com a manutenção dos direitos de soberania nessa área. Por exemplo, a respeito do caso brasileiro que na primeira metade do século XIX apresentou certa inquietação a respeito do interesse da Inglaterra em atuar em nosso território marítimo para conter o tráfico negreiro – a

³ Segundo dados da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura, em torno de 90 milhões de toneladas de peixe são pescados por ano para consumo (UN FAO, 2012 apud NEMETH ET AL, 2014). Além disso, as atividades na área pesqueira empregam mais de 58,4 milhões de pessoas e gerou \$135 bilhões de dólares em exportação em 2006(Ibdem). Em relação aos recursos energéticos presentes no mar, a contribuição desses para a economia mundial gira em torno de \$138 bilhões de dólares (BORGES, 1998 apud NEMETH ET AL, 2014), e extração de petróleo no mar representa mais de 30% da produção mundial (ODELL 1997 apud NEMETH ET AL, 2014). No que tange aos recursos minerais, estimou-se que mais de 1,5 trilhões de toneladas de nódulos de manganês foram extraídos do assoalho oceânico (PAYNE, 1978 apud NEMETH ET AL, 2014).

⁴ Do original: The exploitation of the ocean’s resources, combined with the difficulties in establishing clear ownership over such resources as migratory fish stocks, generates potential flash points for armed conflict” (NEMETH et al., 2014, p.772)

partir da aprovação do ato Bill Aberdeen. Segundo Vidigal (1985), esse ato influenciou na conformação das capacidades da Marinha Brasileira para responder à possível atuação da grande potência da época no território brasileiro. Outro exemplo notório foi a questão da Guerra da Lagosta, contencioso envolvendo a França acerca da pesca ilegal francesa em mares nacionais. E mais recentemente, mesmo sem envolver um conflito com outro Estado, há a preocupação com a defesa do território, dos recursos e das plataformas petrolíferas na Amazônia Azul (VIANNA FILHO, 1995; JUDICE, 2015).

A fim de resolver as controvérsias sobre as águas de jurisdição nacionais e do controle dos recursos presentes na região, duas posturas foram adotadas pelos Estados: a privatização da região e a via institucional. No que tange à privatização, tem-se a declaração unilateral dos países das suas Zonas Econômicas Exclusivas (ZEE), o que pode aumentar a saliência das disputas marítimas. Já em relação à via institucional, os Estados passaram a desenvolver acordos para regular suas ZEE e a exploração dos recursos através de órgãos internacionais, como de destaque a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) (NEMETH ET AL., 2014).

O estabelecimento da Convenção e de suas diretrizes em 1982 foi observado por muitos atores como um marco relevante para o Regime⁵ Internacional do mar. Uma vez que aplicava o Direito Internacional e órgãos de resolução de controvérsias, esses acordos eram vistos como a saída para diminuição do conflito no mar (OSGOOD, 1976; BOOTH, 1982). Entretanto, como observado, principalmente no caso da China, ainda hoje os Estados encontram-se em disputas ou em um processo de pleiteio que ainda não foi concretizado (como, por exemplo, o incremento da ZEE do Brasil para totalizar 4,5 milhões de km²). As posturas defensivas que foram prognosticadas pelos autores a partir dessa mudança de Regime, que deveriam caminhar em conjunto com uma redução das capacidades ofensivas e a redução do teatro de operações das Marinhas, não foram acompanhadas pela redução do investimento em Poder Naval.

É nessa contradição que o estudo aqui presente se insere. Para além do que a pesquisa de Nemeth et. al.(2014) sugeriu, que ser membro da CNUDM não tem efeito significativo no sucesso de negociações, o fato dos Estados definirem suas águas territoriais não significou necessariamente o abandono aos investimentos em capacidades navais ofensivas. De tal

⁵ Segundo Krasner (2012) Regime pode ser definido como o conjunto de regras, normas, procedimentos e princípios utilizados para a tomada de decisões sobre determinado tema ou área.

forma, a pergunta de pesquisa que guia esta dissertação é: O aumento do território brasileiro no mar influenciou no acréscimo do Poder Naval desse país?

A pesquisa aqui realizada demonstra ser relevante devido a dois principais fatores. De ordem teórica, a investigação justifica-se como pertinente para os avanços nos estudos empíricos sobre os fatores que explicam a preparação do Poder Militar para consecução dos objetivos nacionais. Ainda é incipiente na literatura sobre o tema pesquisas que buscam testar as variáveis explicativas do Poder Naval, principalmente no que se refere ao teste matemático dessas condicionantes. De ordem prática, é necessário à sociedade acompanhar as dinâmicas que explicam o porquê do Brasil se armar, uma vez que para além da discussão orçamentária da Defesa, o debate sobre Poder Naval trata do tópico sensível sobre a preparação nacional para operações de paz e em momentos de guerra.

Optou-se pelo estudo do caso brasileiro uma vez que

“O Brasil foi um dos países que mais ganhou com a CNUDM, já que consolidou seus espaços marítimos – mar territorial, zona contígua, ZEE e plataforma continental – e, em razão dos fatores geológicos da margem continental, aumentará sua plataforma continental, em sua maior parte, muito além do limite das 200 milhas marítimas⁶.” (PEREIRA DA SILVA, 2013, p. 119)

Tendo em vista a relevância do tema, o objetivo geral desta dissertação é verificar a influência do Território no Mar na conformação do Poder Naval brasileiro. E a partir disso, três objetivos específicos foram propostos para auxiliar na resposta da indagação central da pesquisa. O primeiro é traçar a evolução do Poder Naval do Brasil ao longo do tempo. Em seguida, descrever o processo de conformação do Território no Mar brasileiro. E por fim, verificar se as alterações do território acompanham as alterações estratégicas navais do Brasil.

O trabalho foi estruturado em quatro capítulos. Através de uma revisão da literatura, o primeiro capítulo apresenta os principais conceitos utilizados como também as explicações teóricas sobre os fatores que influenciam na conformação do Poder Naval dos países para chegarmos ao argumento e hipótese de pesquisa. O capítulo seguinte se destina a uma descrição histórica da evolução do Poder Naval brasileiro ao longo do tempo. No terceiro capítulo, discute-se historicamente as mudanças ocorridas no tamanho do território marítimo do Brasil. Os estudos históricos nos dois capítulos demonstram-se pertinentes uma vez que, na construção de boas explicações devemos usar boas descrições (KING, KEOHANE,

⁶ Para fins de conversão, 1 milha náutica ou marítima é equivalente a 1852 metros.

VERBA, 1994). Então os dois capítulos auxiliam no entendimento dos processos históricos que levaram aos resultados analisados.

O último capítulo busca explorar meios quantitativos para pesquisa. Além da descrição de como foi construída a variável, são expostos alguns estudos quantitativos que tratam do Poder Naval como variável dependente. Em seguida, é exposto o método empregado para análise dos dados utilizados e por fim, os resultados obtidos. Nas considerações finais, recapitula-se o que foi realizado em cada capítulo e por fim, demonstra-se que o Território no Mar tem efeito positivo no Poder Naval do Brasil.

2 TEÓRICO

2.1 Conceitos

A pesquisa aqui realizada gira em torno de dois conceitos fundamentais: o de Territorialização do Mar e o de Poder Naval. O primeiro conceito é herdado dos estudos de Geografia e das discussões de Geografia Política. Já o conceito de Poder Naval está inserido nas discussões de Estudos Estratégicos como também nas discussões dos Estudos Militares.

No campo da Geografia, por Territorialização, entende-se

Ação, movimento ou processo de construção e criação de territórios pela apropriação, uso, identificação, enraizamento com determinadas extensões do espaço por lógicas políticas, econômicas ou culturais. É também sinônimo de qualificação ou organização territorial (FUINI, 2014, p.233).

De forma geral utiliza-se nessa dissertação o conceito de território como porção de espaço delimitada a partir de relações de controle, apropriação e poder (poder esse traduzido em controle de fronteiras e limites). Essa delimitação pode ser realizada através de instituições, normas, relações sociais, econômicas, entre outros. Focamos especificamente na perspectiva política do território, a qual se relaciona com a administração de fronteiras, fluxos de pessoas e dos recursos. Essa delimitação é determinada pelo Estado como também pelas instituições político-administrativas (FUINI, 2014).

A delimitação e conceituação do que é o território marítimo foi, e ainda é, pauta de discussão entre os Estados no sistema internacional. “Define-se o ‘Mar Territorial’ como parte do mar sujeito à soberania de um Estado, cuja constituição está relacionada à evolução do direito marítimo desde a antiguidade” (PENHA, MENDES, 2010, p. 138). Em termos práticos, o espaço que é contido no território marítimo dos países foi definido em diferentes conceitos a partir da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982). São eles: Mar Territorial, Águas Interiores, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva, e Plataforma Continental (BRASIL, 1990).

No Decreto Nº 1530 de 22 de Junho de 1995, o qual declara a entrada em vigor no Brasil do acordo assinado na Convenção acima citada, os conceitos são postos como: Mar territorial é o espaço “além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente(...) limitadas por 12 milhas náuticas” (BRASIL, 1995, p3). Já por Águas Interiores compreende-se o espaço contido no Mar Territorial. A Zona Contígua é um prolongamento do mar territorial, a qual se estende do ponto de início desse até 24 milhas marítimas. A Zona Econômica Exclusiva também é um prolongamento do Mar Territorial, entretanto pode se estender em até 200 milhas náuticas.

Por fim, a Plataforma Continental

Compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância (BRASIL, 1995,p.22).

A convenção ainda estabelece que a Plataforma pode se estender em até 350 milhas náuticas, desde que estejam de acordo com os fatores geográficos estabelecidos para demarcação (BRASIL, 1995).

Adentrando na discussão dos conceitos fundamentais da área dos Estudos Estratégicos, é imprescindível iniciarmos com a compreensão do que é Estratégia Marítima e como o Poder Naval se insere nesses estudos. Segundo o Contra-Almirante Quesada Andrade (1988), Estratégia Marítima é “a ciência e a arte que se ocupa da escolha, preparação e emprego do Poder Marítimo (componente do Poder Nacional) em tempos de paz, perante antagonismos e em situação de crise ou guerra para a realização dos objetivos definidos pela política” (ANDRADE, 1988, p.129). Essa Estratégia inclui diversas fontes de Poder Marítimo, como: mentalidade marítima da população e do governo, geografia, capacidade econômica advinda do mar, infraestrutura no mar e o Poder Naval (componente militar do Poder marítimo), entre outros (ANDRADE, 1988).

Dessa forma, Poder Naval pode ser conceituado como “a expressão militar do poder marítimo, e se refere a todos os recursos utilizados e atividades realizadas pela Marinha”. (LUIS, 2015, p.124). Esse Poder seria mais voltado para a manifestação da capacidade militar, deixando as capacidades política, psicossociais e econômica do Estado a cargo da discussão sobre Poder Marítimo (MELLO, 1997 apud VIOLANTE, 2015).

Na literatura sobre os fatores que influenciam na Estratégia Naval dos países, e, portanto, no preparo do Poder Naval, não há um consenso de um fator único que explique todo o fenômeno, entretanto, os autores utilizam em seus argumentos explicações de acordo com temas específicos. No tópico a seguir focaremos nas principais teorias sobre os fatores que influenciam na conformação do Poder Naval dos Estados. Foca-se principalmente na explicação referente ao tipo de Regime e o processo de Territorialização do mar (OSGOOD, 1976; RICHARDSON, 1989; BOOTH, 1982; HATTENDORF, 2013).

2.2 Teorias

Apesar do mar ser cenário de guerras há muitos séculos atrás, o estudo sobre as Estratégias Militares utilizadas nesse domínio é mais “recente”. Os primeiros escritos relevantes na área datam do final do século XIX capitaneados pelo Almirante Alfred T. Mahan (1890). Inicialmente, as Estratégias a serem utilizadas eram explicadas através dos estudos históricos. Ao entender o emprego em guerras anteriores, como também seu sucesso ou fracasso, eram recomendadas a replicação de tais posturas.

Segundo Barry Gough (1988), para os estrategistas clássicos do Poder Naval (Mahan e Corbett) dois fatores explicavam as escolhas estratégicas, respectivamente: a busca por grandiosidade (fator econômico) e controle das comunicações (fator mais geográfico). Para Mahan, a Estratégia de Comando do Mar era explicada pela busca por recursos econômicos - através da manutenção das linhas de comunicação para o comércio exterior - e maior influência política no sistema internacional, estratégia essa justificada pelo sucesso da Marinha Britânica até então. Já para Corbett, como o Comando não era possível a todo o momento, as estratégias eram explicadas pelo interesse no controle das comunicações marítimas (próprias e negação aos inimigos). Essas duas percepções concebem o Poder Naval como um apoio à ações em terra, uma vez que o mar demonstrava-se mais como um teatro de operações do que uma fonte de conflitos.

Mais recentemente, Hedley Bull (1976) apontou que a Estratégia descrita por Mahan de controle dos mares se tornara obsoleta. Nesse novo momento, o conceito “comando” deve ser substituído por “controle”. Uma vez que os Estados não possuem mais capacidades para

comando total do mar a todo tempo, o que se pode fazer é o controle das rotas principais de comércio (do inimigo e proteção das suas próprias). Segundo o autor, as variáveis que explicam a obsolescência do conceito de comando do mar e substituição para controle são: a preocupação das Marinhas com a defesa das águas territoriais e do território marítimo, os constrangimentos às ações além do mar territorial, juntamente com o desenvolvimento de forças de ataque nucleares (novos propósitos e nova racionalidade). Segundo o autor, a única área marítima passível de controle –sem o apoio de grandes potências- é o do seu litoral.

Além da questão do controle do mar, o Contra-Almirante Andrade (1988) coloca a variável da tecnologia dos armamentos também como elemento relevante para determinar as opções estratégicas dos Estados. Segundo o Contra-Almirante, as Estratégias para o Poder Naval servem de resposta para proteção e exploração dos recursos econômicos no mar, mas um fator que influencia fortemente o escopo das estratégias é a ameaça nuclear posicionada no mar. Ou seja, as Estratégias Navais devem responder à influência das novas tecnologias. Mais recentemente, Benbow (2008) também concordou com a premissa que as mudanças na tecnologia afetam a preparação do Poder Naval. Segundo o autor, uma mudança na tecnologia altera as concepções estratégicas dos Estados, consequentemente alterando a organização do Poder Naval.

Ainda sobre a questão do Poder Naval na era nuclear, um livro clássico sobre Estratégia Naval é o “The Sea Power of the State” escrito pelo Almirante Soviético Gorshkov (1977). O Almirante, que foi um dos principais responsáveis pela transformação da força costeira soviética em uma frota global e nuclear nos anos 70, imprimiu termos científicos ao conceito de Poder Naval. Segundo o militar, o fator mais relevante que explica as novas Estratégias a serem adotadas pelos Estados é a questão da tecnologia. Em seu livro discute também o impacto das armas nucleares e tecnologias de mísseis na Estratégia naval. Para o autor, a evolução na tecnologia reduziu as atividades do uso de uma Marinha contra outras Marinhas, em embates diretos. Assim, o Poder Naval deve responder às novas tecnologias através da destruição do potencial econômico e militar dos inimigos por meio de um ataque nuclear vindo do mar para os centros industriais vitais do Estado adversário (GORSHKOV, 1977).

Uma abordagem distinta para explicar os fatores que influenciam na preparação do Poder Naval é capitaneada por Geoffrey Till (2009). Segundo o autor, a variável de maior influência para explicar Estratégia Naval é a percepção dos Estados sobre a globalização. Ao

elaborar as categorias de Estados pré-modernos, modernos e pós-modernos, Till diferencia o entendimento sobre a globalização de acordo com as características particulares de cada país. De acordo com o autor, os Estados pré-modernos preocupam-se mais com a sobrevivência do Estado, ou seja, esses países mantem-se um pouco alheios à dinâmica da Globalização (TILL, 2009).

Já os Estados modernos têm uma percepção da globalização mais condizente com a abordagem do realismo das Relações Internacionais, o que fariam essas nações adotarem Estratégias menos cooperativas, restritas espacialmente e com a construção das capacidades do Poder Naval de forma autônoma. Diferente deles, os Estados pós-modernos, por apresentarem uma visão mais “positiva” acerca da globalização, tendem a adotar posturas estratégicas mais cooperativas e de maior escopo – alcançar a segurança de todos os mares compartilhando as tarefas, como também os instrumentos do Poder Naval (Ibdem).

Outro argumento para explicar a preparação do Poder Naval gira em torno da defesa das águas territoriais e da sua relação com o Novo Regime internacional do mar. De acordo com Elliot Richardson (1980), o processo de territorialização do mar é a principal condicionante para os Estados adotarem determinadas escolhas estratégicas. Segundo o autor, a percepção sobre o Regime Internacional do Direito do Mar (*mare clausurum x mare liberum*) pode afetar a disposição e a habilidade da utilização da força de forma preventiva ou de dissuasão no mar. Uma vez que a finalidade dessas missões é o conflito, e nesse contexto o mais crucial para os países é a possibilidade de passagem de aviões e navios pelas áreas reclamadas pelos outros países, elas seriam substituídas por meios de controle mais móveis e versáteis. Ou seja, os conflitos não derivam do Regime, mas o Regime influencia nas Estratégias de ação.

Segundo Robert Osgood (1976), o Regime também influencia as Estratégias adotadas. De acordo com o autor, o direito do mar gera novos constrangimentos, que desencadeiam em novas fontes conflito, e assim explicam as novas tarefas dos Estados (proteção e reclamação por recursos), e as diferentes capacidades e meios empregados (patrulha, polícia, monitoramento, vigilância, entre outros) – tarefas e capacidades essas que convergem para o litoral do país costeiro. O caminho causal seria descrito como: direito do mar (e o uso não militar dos oceanos) leva a novas fontes de conflito que desencadeia novas opções estratégicas para o Poder Naval.

Ken Booth (1982) apresenta uma visão próxima a de Osgood. Segundo o autor, a partir do movimento para consolidação do Regime Internacional do Direito do Mar⁷, os formuladores de Estratégias Navais passam a ter que tratar da proliferação das fronteiras psicossociais no mar. A maneira que os Estados percebem o conceito de liberdade dos mares e o de territorialização dos oceanos é o que determina as Estratégias Navais dos países. Caso esses Estados percebam o território como algo “concreto”, aumenta-se a significância de ameaças advindas do mar e das fronteiras como estacas no mar, o que leva a adoção de Estratégias distintas (a exemplo da diplomacia naval) voltadas mais para essa região⁸.

Entretanto, ao se verificar na prática, em consonância com o aumento da relevância das discussões sobre a delimitação do território marítimo e do Direito do Mar, houve um aumento no investimento em capacidades militares navais dos países. Um exemplo a ser citado é o da China – que adquiriu um porta aviões e já construiu outro nacionalmente. Outro caso é o do Brasil, que mesmo se demonstrando como um Estado pacífico e de entorno estratégico não beligerante, está em processo de desenvolvimento de submarinos de propulsão nuclear com a finalidade de negação do uso do mar. Os dois materiais descritos acima apresentam capacidade ofensiva e são computados como um aumento do Poder Naval dos países.

O argumento a ser utilizado na pesquisa converge para a questão da relação entre Território e Poder demonstrado nas explicações da corrente do Realismo Ofensivo das Relações Internacionais. Uma das principais preocupações dessa corrente, e de um de seus mais reconhecidos representantes, John Mearsheimer, é responder porque estratégias ofensivas são as respostas racionais no sistema internacional (TOFT, 2005).

Mearsheimer (2001) acredita que dentre as características do sistema internacional (Sistema Anárquico – não há uma autoridade central; Países sempre possuem certa quantidade de capacidades militares ofensivas; e da dificuldade de saber ao certo as reais intenções dos

⁷ Acerca do novo Regime Internacional do Direito do Mar, entende-se por esse Regime, o conjunto de normas e leis internacionais que regulam o direito do mar formuladas a partir dos anos 1970, as quais inseriram de maneira mais aprofundada a questão da delimitação do território marítimo dos países.

⁸ Ainda sobre a questão do Regime Internacional para o mar, o comandante Kraska(2009) argumenta que as instituições internacionais e o direito tornaram-se "catalysts for fostering coordination among states and distributed maritime forces and spreading the rule of law at sea, and as a consequence, the strategic, operational, and political 'landscapes' of the oceans have decisively changed"(2009, p.114). Entretanto, a visão do autor é um pouco mais voltada para o caso dos Estados Unidos e da relação entre o Direito Internacional Marítimo e Estratégias de cooperação, o que na prática não representa totalmente a realidade, uma vez que ainda alguns países signatários dos acordos internacionais sobre o Mar ainda enfrentam contenciosos nesse aspecto e apresentam Estratégias mais ofensivas- a exemplo da China.

Estados; Estados são atores racionais) a busca pela sobrevivência é a principal meta dos Estados nessa arena. Essa busca é primordial para as decisões estatais e nela se insere a perspectiva que a busca por Poder é a maneira mais eficiente de garantir sua sobrevivência, uma vez que as nações não podem depender de outra para garantir sua segurança (MEARSHEIMER, 2001; TOFT, 2005).

O autor também utiliza uma concepção de Poder não apenas baseada nos resultados, mas também nas capacidades dos Estados. Essas capacidades são divididas em duas: potencial (econômica e demográfica) e Poder efetivo (militar). Mearsheimer coloca essa última capacidade como a mais importante para entender as relações internacionais e afirma que em um mundo de Estados Territoriais, o Poder Terrestre é crucial, uma vez que as Forças Armadas são necessárias para poder garantir a sobrevivência e a manutenção do território nacional (MEARSHEIMER, 2001 apud TOFT, 2005).

Em relação ao Poder Naval dos Estados, Mearsheimer ainda se limita às concepções de Mahan e Cobbert desse meio como um teatro de operações e na sua capacidade de *stopping power of water*, que relaciona a questão do mar ser um meio para barrar o uso de força entre os Estados. Entretanto, acredita-se aqui que se seguirmos as concepções ontológicas e princípios basilares da teoria do realismo ofensivo, o Poder Naval não seria apenas um meio para auxiliar a Força Terrestre na busca e manutenção da sobrevivência dos Estados, mas sim uma forma de garanti-la (MEARSHEIMER, 2001).

Acredita-se que Mearsheimer tenha negligenciado o fato de que o território marítimo, de fato, faz parte do território nacional, como também essa área pode ser fonte para exploração de riquezas, auxiliando outro objetivo dos Estados: o de perseguir a prosperidade econômica e desenvolvimento da economia nacional. Mesmo esse autor focando na questão do território terrestre, propõe-se nessa pesquisa que a relação entre Território no mar como fator que influencia as opções Estratégicas Navais dos países não é melhor entendida através dos estudos marítimos, mas sim, adequa-se à discussão da relação de Território e Poder.

Busca-se testar, decorrente da argumentação anterior, a relação entre as alterações advindas do “Novo Regime” oceânico sobre a delimitação do território no mar e o preparo do Poder Naval dos países.

Adota-se essa perspectiva, pois se acredita que devido ao movimento de territorialização do mar dos Estados – e maior ênfase na demarcação das águas territoriais – as preocupações nacionais estão voltadas, portanto, para a defesa de suas “estacas” no mar e dos recursos presentes na região costeira. Dessa forma, os Estados passariam a adquirir mais

capacidades para lidar com as disputas territoriais ou com contenciosos envolvendo o patrimônio proveniente dessa localidade, argumento próximo das teorias realistas. Por tanto, a hipótese a ser testada na pesquisa é:

Hipótese central: O tamanho do território no mar tem efeito positivo no Poder Naval do Brasil.

Em resumo, as principais perspectivas sobre fatores que influenciam na constituição do Poder Naval dos países pode ser demonstradas da seguinte maneira:

Quadro 1 – Perspectivas Teóricas sobre Poder Naval.

Tipo de Explicação/ Variável	O que conecta as Variáveis (o que explica o resultado)	Autor (ano)
Histórica/Econômica	Comunicações Marítimas > Comando do Mar (Batalha Decisiva)	Mahan (1890)
Contraposição à Potência Marítima Consolidada	Guerra de Curso; Teoria do Risco (causar o máximo de danos possível)	Jeune École (1870-1914); Tirpitz(1849-1930)
Geográfica/estratégica	Comunicações Marítimas > Controle do Mar (complementariedade entre Estratégias de Ataque e Defesa)	Corbett (1911)
Logísticos, Psicológicos (Comando) e Burocráticos	Impacto da Logística na Estratégia (Estratégia como Controle) > Controle do Mar por Tempo e Área	Henry Eccles (1898-1986)

Tipos de Explicação/ Variável	O que conecta as Variáveis (o que explica o resultado)	Autor (ano)
Regime/ Territorialização	Regime> Constrangimentos nos conflitos e nas comunicações >Postura Defensiva/Cooperativa/Diplomática	Richardson (1980); Osgood (1976); Booth (1982); Kraska (2009); Hattendorf(2013)

Tecnologia/ Econômica	Avanço nas tecnologias (nuclear e de exploração econômica dos recursos) > Novas Estratégias	Andrade(1987); Hedley Bull(1976); Gorshkov(1979); Hughes Jr(2000)
Globalização	Visão sobre a Globalização > Estratégias Distintas	Till (2004, 2009)
Território e Poder	Quanto maior o território, maior quantidade de recursos/estacas a serem defendidas > Maior Poder Naval	Geografia Política Raffestin(1993); Castro (2005); Lacoste (1997); RI/Realismo Ofensivo Mearsheimer(2001)

Fonte: Elaboração própria com base na literatura exposta anteriormente.

3 PODER NAVAL

Para melhor organizar o estudo histórico-descritivo apresentado neste capítulo foi utilizada a divisão temporal do pensamento estratégico naval desenvolvida por Vidigal (1985) e por Brick e Nogueira (2017), a qual complementa a do primeiro autor. Ao longo desses anos foram concebidas quatro fases estratégicas da Marinha do Brasil: a primeira entre 1822 a 1910, marcada pela influência inglesa; a segunda de 1910 a 1977, de influência dos Estados Unidos na Marinha brasileira; a terceira entre 1977 a 2008, representada pelo pensamento autônomo naval; e por fim, a última fase ente 2008, ano da aprovação da Estratégia Nacional de Defesa, aos anos atuais – fase de formação e emprego do Poder Naval orientado a partir de bases nacionais e por um papel mais ativo do governo.

3.1 Poder Naval Brasileiro sob a Influência Inglesa (1822-1910)

Mesmo que o recorte temporal dos dados analisados nessa pesquisa inicia-se em 1860, é importante fazer uma retrospectiva para os anos iniciais do século XIX e assim, situar o contexto estratégico e das capacidades do Poder Naval do Brasil, para que possamos entender os fatores e características que culminaram para o quadro da Marinha brasileira às vésperas da Guerra do Paraguai.

Segundo o Almirante Vidigal “A Marinha brasileira nasceu com a Independência” (VIDIGAL, 1985, p.1). A força naval do Império foi sustentada como uma maneira de responder aos desafios geopolíticos do contexto histórico. Esses óbices giravam em torno do fato que o Brasil era constituído por comunidades litorâneas fragmentadas e ligadas pelo mar com a influência política e econômica exterior (principalmente Portugal), como também às precárias comunicações terrestres, o que tornava a nação enfraquecida e ainda propensa a investidas separatistas (VIDIGAL, 1985; BRASIL, 2006).

Um dos grandes defensores da criação da esquadra brasileira foi José Bonifácio, para o qual a Marinha de Guerra era uma ferramenta extremamente importante para consolidar a Monarquia e para garantir a coesão da “nação-continente”. Para o estadista, as funções primordiais da Força Naval deveriam ser: “policiamento da costa, a vigilância dos portos, a interceptação do movimento dos corsários empenhados em contrabando de guerra, bem como a defesa das distintas áreas territoriais do Brasil (...) e esta defesa era uma questão de sobrevivência” (SOARES, 1978 apud VIDIGAL, 1985, p.2; VIANNA FILHO, 1995).

Tendo em vista a essencialidade da criação de nossa primeira armada, ela foi constituída inicialmente por navios herdados de Portugal, até então chamado de Arsenal Real da Marinha, entre eles: Três Fragatas, três Brigues, duas Corvetas e uma Nau, além de navios mercantes e velhas embarcações que estavam para serem recuperadas. Somadas a esses navios, as capacidades do Poder Naval do Brasil eram ainda compostas por estaleiros e arsenais ao longo das costas, os quais foram ainda construídos no período colonial. No que tange ao pessoal, de início a presença de brasileiros era escarça na Força, mas a necessidade de provimento de marinheiros e grumetes levou a integração de voluntários indígenas, escravos e condenados (VIDIGAL, 1985; BRICK, NOGUEIRA, 2017).

Ainda segundo Vidigal (1985), a construção da primeira esquadra brasileira não foi derivada de uma concepção ou planejamento estratégico. Para o autor, o Poder Naval brasileiro foi uma forma imediata do Governo de “tomar iniciativa das ações” como também suprimir a influência portuguesa como forma de garantir a unidade nacional. Na prática, as aplicabilidades da Esquadra brasileira foram: Estabelecimento do bloqueio naval nas áreas de domínio português; apoio logístico ou de fogo naval no molde da guerra de desgaste às regiões que estavam em embate com Portugal; e dismantelar ou neutralizar a Marinha portuguesa presente no Brasil (VIDIGAL, 1985).

Na concepção estratégica do Chefe da Força Naval Brasileira à época da independência, o Almirante inglês Thomas Cochrane, a Marinha do Brasil deveria assumir um caráter defensivo, no qual as guerras e ações da Força seriam restringidas à região sul do Atlântico Sul. Tendo em vista essa postura e as características dos mares brasileiros (menos conflituosos do que em outras regiões do mundo), as capacidades do Poder Naval brasileiro deveriam ser centradas em embarcações menores, mas com superior nível tecnológico (a vapor, por exemplo) e maior poder de manobra e velocidade, além de necessária a

concentração de fogo com o uso de poucos canhões de calibre grosso ao invés do uso de vários canhões de menor calibre (Ibdem).

Nos anos seguintes, a Esquadra brasileira não chegou a seguir a concepção estratégica de Cochrane devido às consequências econômicas e políticas da Campanha da Cisplatina. Nesse momento, o Brasil entrou em contencioso com a República Argentina, uma vez que essa última nação buscava incorporar o território do que seria posteriormente o Uruguai. Esse conflito levou ao Brasil a estabelecer um rígido bloqueio naval à costa e aos portos argentinos, e mesmo com uma esquadra inadequada para atuar no Prata (de difícil navegação para navios grandes) em contrapartida à menor, porém adequada frota do seu adversário, a Marinha brasileira ainda assim conseguiu se firmar como Poder Naval mais forte no subcontinente (VIDIGAL, 1985).

Nesse contexto as atribuições do Poder Naval brasileiro resumiam-se em

Proteção do tráfego marítimo e do litoral contra o ataque dos corsários inimigos; à esquadra do Prata, através do bloqueio aos portos e à costa da República Argentina, cortar as comunicações marítimas do inimigo, impedir a ação de sua esquadra em apoio às operações terrestres e a saída de corsários em demanda às nossas águas; à flotilha do Uruguai, impedir as comunicações inimigas através dos rios Uruguai e Paraná (VIDIGAL, 1985, p.10)

A Esquadra brasileira a partir de 1826 foi reorganizada pelo Barão do Rio do Prata, o qual buscava adaptar-se às necessidades do conflito. Nesse momento, a Marinha brasileira foi dividida em quatro frotas. Uma delas era responsável pelo bloqueio mais longínquo (composta por três fragatas, dois brigues e uma corveta); outra incumbida do bloqueio imediato (com quatro corvetas, cinco brigues, quatro escunas e uma fragata); a terceira era encarregada da defesa da Colônia de Sacramento e Martim Garcia, como também monitorar os rios Paraná e Uruguai (constituída por quatro iates e seis escunas); e por fim, uma divisão reserva (composta por navios avariados em conserto) (VIDIGAL, 1985).

A situação de conflito com a Argentina não se estendera muito e logo em 1828 os dois países assinaram um acordo de paz o qual também demonstrava a renúncia das duas nações em anexar territórios na Cisplatina. A partir desse momento, o Brasil consolidou-se como uma supremacia naval na região, e suas capacidades giravam em torno de treze Brigues, sete Brigues-escunas; nove Escunas, quinze Barcas-canhoneiras, quatro Corvetas, duas Fragatas, uma Nau, um Lúgar, um Cúter, dezesseis Transportes e outras embarcações totalizando 76 navios, 975 artigos de artilharia e uma força de 8418 homens (além dessas embarcações ainda haviam as que estavam em reparo, como também outros navios e canhões que estavam em

construção). Para enfatizar o grande Poder Naval Brasileiro, o Almirante Vidigal ainda afirma que “Sem dúvida, ao fim praticamente da era a vela, uma esquadra que não encontrava rival no sul do continente e uma das melhores do mundo” (VIDIGAL, 1985, p.13).

A partir do início da segunda metade do século XIX, a postura política do Brasil alterava-se em comparação com o período anterior. Nesse contexto, o posicionamento brasileiro no cenário internacional apresentava duas faces distintas, se não opostas. No cenário sul americano era defensor da independência do Uruguai e Paraguai para que a Argentina não anexe esses dois territórios e aumente seu poder e recursos e assim, manter-se como maior potência na região, entretanto enfrentava contenciosos com o Paraguai. Já fora da América do Sul o posicionamento do Brasil era de país frágil econômica e politicamente, uma vez que a falta de uma industrialização o tornava dependente financeiramente e consequentemente politicamente do mercado europeu (em especial da hegemonia da época, a Inglaterra) (Ibdem).

Ainda na questão das relações com a superpotência da época, em 1845 o trato com a Inglaterra deteriorava-se em virtude ao combate da Marinha ao tráfico de escravos. Mesmo apresentando uma Divisão Naval do Leste, situada em Cabinda na África, o Brasil era acusado de não ter capacidades para reprimir o tráfico, e nesse mesmo ano foi aprovado o ato Bill Aberdeen pelo Parlamento da Inglaterra em relação ao apresamento de embarcações utilizadas para com esse fim, para isso

As ordens que distribui a seus cruzeiros serão as mais severas, e as **embarcações de guerra inglesas não respeitarão nem as águas territoriais brasileiras, nem as praias e portos do país** (VIDIGAL, 1985, p.15, grifo nosso).

Tendo em vista o cenário descrito acima, as diretrizes estratégicas que orientaram a conformação do Poder Naval brasileiro a partir do governo da Regência eram: uso de forças navais leves com apoio de artilharia de grosso calibre para atuar no Prata e nos rios presentes na sua Bacia; patrulha da costa brasileira e das rotas do tráfico negreiro (a fim também de evitar interferência da Inglaterra); e disposição de meios para manutenção da integridade territorial contra movimentos separatistas e apoio para operações em terra (Ibdem).

Em relação às capacidades da Marinha, o Poder Naval brasileiro teve sua modernização um processo lento e superficial. Isso devido ao contexto político interno (de várias revoltas) como também devido às consequências da Revolução Industrial sobre os meios e para a Estratégia Naval (VIDIGAL, 1985).

A Revolução Industrial como também a Guerra de Secessão nos Estados Unidos trouxeram várias mudanças tecnológicas que afetaram as Estratégias Navais, como também a conformação do Poder Naval dos países, o que reverberou também na realidade brasileira. Nesse contexto, os navios tradicionais que usavam a vela como vetor de propulsão tornaram-se obsoletos em comparação às novas tecnologias a vapor. Outras inovações também foram inseridas no material utilizado para construção dos cascos dos navios e confecção de canhões e projeteis – com maior uso de ferro e aço, deixando de lado o uso da madeira (VIDIGAL, 1985).

Além disso, outras tecnologias foram introduzidas até o final do século XIX que afetaram a preparação dos países para a Guerra Naval, por exemplo, a criação do torpedeiro autopropulsado em 1867 por Robert Whitehead e posteriormente torpedeiros menores e mais velozes. Somada a essas tecnologias também houve a confecção do mecanismo de culatra para carregar os torpedeiros. Outros navios também foram desenvolvidos até o final do século, a exemplo do *HMS Havock* o qual era o primeiro contratorpedeiro, o *HMS Viper* com tecnologia mais veloz e também vale destacar o surgimento do submarino, já empregado de forma experimental na Guerra de Secessão, e posteriormente consolidado como uma nova arma através do lançamento do submarino *Narval* em 1899 em Chergurgo, entretanto é consagrado como arma de guerra apenas no início do século seguinte (VIDIGAL, 1985; VIANNA FILHO, 1995).

Essas alterações não apenas atingiram as principais potências da época, mas também a vários países no mundo. Nesse momento, tornou-se muito difícil para países não industrializados se modernizarem e acompanharem os desenvolvimentos das tecnologias, e por tanto, permaneciam com uma posição inferior nos mares em comparação com as Marinhas maiores e mais modernas. Em relação às mudanças na Marinha do Brasil, essas foram lentas até o fim da primeira metade do século XIX tendo seu primeiro navio a vapor (*Tetis*) construído apenas em 1843 (VIDIGAL, 1985; BRICK, NOGUEIRA, 2017).

A partir do fim dos contenciosos com Argentina acerca do Uruguai, mesmo com a dificuldade de pouca mão de obra especializada, as capacidades navais brasileiras foram incrementadas a exemplo da construção dos vapores de rodas *Recife* (1849), *Pedro II* (1850), *Paraense* (1851) e o vapor *Golfinho* (1850), como também a construção das canhoneiras *Ipiranga* (1854), *Apa* (1858), *Jaguarão* (1859), *Corumbá* (1860) e a Corveta *Niterói* (1857) – a qual seria o maior navio construído até então pelo Brasil e finalizado apenas em 1863.

Segundo Vidigal (1985) esse impulso na frota marítima brasileira é decorrente da deterioração das relações do país com o Paraguai, uma vez que os países estavam em desacordo em relação às questões de livre navegação dos rios e das fronteiras entre os dois Estados.

Além das embarcações construídas pelo Brasil ainda foram adquiridas embarcações da Inglaterra – a fragata *Amazonas* (1852), e as canhoneiras *Magé*, *Beberibe*, *Jequitinhonha* e *Viamão* (1854), *Maracanã*, *Paraguaçu* e *Japurá* (1854-1855) e as canhoneiras mistas adequadas para navegação fluvial *Araguari*, *Aranguaí*, *Iguatemi*, *Ivaí*, *Itajaí*, *Tietê* e *Mearim* (1858). Já da França foram encomendadas as canhoneiras mistas *Parnaíba* e *Belmonte* (1858), a corveta *Brasil* (primeiro navio encouraçado brasileiro apenas lançado em 1864) (VIDIGAL, 1985).

No contexto da Guerra contra o Paraguai, em 1864 ainda cogitava-se um Programa Naval defendido pelo Ministro da Marinha Francisco Carlos de Araujo Brusque, composto por: navios encouraçados (corvetas e canhoneiras), navios de ferro (canhoneiras) e navios de madeira (corvetas) (VIDIGAL, 1985; VIANNA FILHO 1995).

Devido às avarias em um grande número de embarcações, ao contexto de 1865, a Marinha do Brasil tinha como componentes operantes do seu Poder Naval o seguinte material: uma fragata, a *Constituição*; as corvetas *Bahiana*, *Berenice*, *Dois de Julho*, *D. Januária*, *D. Francisca*; *Imperial Marinheiro*, *União* (navios de vela); os vapores *Amazonas*, *Beberibe*, *Paraense*, *Ipiranga*, *Jequitinhonha*, *Maracanã* e *Recife*; além de 256 bocas de fogo partilhadas em 45 navios armados e um pessoal de 3627 praças e 609 oficiais (VIDIGAL, 1985).

Também em resposta às necessidades de guerra para enfrentar o Paraguai, além das aquisições da França e Inglaterra, foram lançados ao mar embarcações como os encouraçados *Tamandaré*, *Barroso* (ambos lançados em 1865) e *Riachuelo* (1866), como também a canhoneira a vapor *Taquari* (1865), as bombardeiras *Forte de Coimbra* e *Pedro Afonso* (1866), o rebocador *Lamego*, o vapor *Level* (1868) e seis monitores-encouraçados: *Alagoas*, *Ceará*, *Pará*, *Piauí*, *Rio Grande* e *S^a Catarina* (lançados entre 1867 e 1868) e a Corveta *Vital de Oliveira* (1867) (Ibdem).

Já em 1868 foi proposto o “Plano para Organização da Força Naval do Império” que recomendava: a aquisição de navios mais velozes para navegação oceânica; navios um pouco menos velozes destinados a operar na faixa litorânea e grandes rios; navios pouco velozes

para rios menos profundos e defesa dos portos; e por fim navios para transporte, apoio logístico e lanchas para policiamento. Entretanto, o programa não foi concretizado (VIDIGAL, 1985).

Mesmo com interrupções em seu programa de modernização, a Marinha do Brasil no contexto do fim da guerra do Paraguai alcançou uma posição relevante no cenário internacional. Seu Poder Naval, em termos quantitativos era apenas inferior que as Marinhas da Grã Bretanha, Estados Unidos, Rússia e Itália – o que não refletia no aspecto tecnológico, com navios ainda construídos com madeira e propulsão à vela ou a vapor de rodas (Ibdem).

A experiência da Guerra do Paraguai foi relevante para consolidação do Poder Naval do Brasil, assim como a batalha de Riachuelo e os eventos ocorridos na Passagem de Humaitá, entretanto, ao fim da Guerra, o Poder Naval brasileiro encontrava-se atrasado em relação às principais Marinhas da época, com uma frota especializada principalmente para aquela situação de guerra, com poucos recursos econômicos e pessoal especializado, como também, sem a principal motivação de atrito com uma Marinha antagônica que desafiasse a construção naval brasileira em direção ao desenvolvimento (VIDIGAL, 1985).

Mesmo apresentando um contexto desfavorável no que tange o incremento da construção naval e de influência na formulação política (quadro deteriorado a partir da proclamação da República em 1889), entre 1870 e 1890 foram produzidos no Brasil 15 navios⁹, como por exemplo, canhoneiras, corvetas, encouraçados, entre outros cruzadores. Situação essa que foi alterada ao longo dos conflitos internos e do período de transição para o novo governo, o que culminou ao fim do século XIX em uma Força Naval muito enfraquecida, até mesmo considerada “praticamente nula” (VIDIGAL, 1985, p. 53).

Somada à percepção de que apresentávamos uma força enfraquecida, no final do século XIX o sub continente da América do Sul ainda se viu diante do agravamento das rivalidades entre Chile e Argentina, os quais para resolverem seus problemas decidiram desenvolver seus poderes navais. Para lidar com esse quadro, mesmo com dificuldades econômicas, o Brasil resolveu investir em seu Poder Naval e para isso adquiriu navios no

⁹ Segundo Vidigal (1985) “no primeiro decênio, foram lançados ao mar a canhoneira Braaconnot; a corveta Trajano (1873); o encouraçado sete de setembro, terminado em 1874; os cruzadores de propulsão mista Parnaíba e Guanabara; e a Galeota Imperial; no segundo decênio, os cruzadores mistos Almirante Barroso e o Primeiro de Março; a canhoneira a vapor Iniciadora, que deu início à construção no Brasil de cascos de ferro e aço; as canhoneiras a vapor Carioca, Camocim, Cabedelo e Cananéia, de casco de aço; e o patacho Aprendiz Marinheiro. O cruzador Tamandaré foi lançado em 1890 (maior navio e guerra construído no Brasil)” (VIDIGAL, 1985, p.46-47)

exterior. Dentre suas aquisições estão: da França foram encomendados dois encouraçados guarda-costas com lança torpedeiros *Whitehead* (o *Deodoro* e o *Floriano*, em 1898 e 1900 respectivamente); da Inglaterra encomendou-se um cruzador-protégido com canhões, metralhadoras e lança torpedeiros *Whitehead* (*Barroso*, em 1896); Por fim, da Alemanha foram comprados 3 cruzadores-torpedeiros com metralhadoras e lança-torpedeiros (*Tupi*, *Timbira* e o *Tamio*, incorporados entre 1896 e 1898)” (VIDIGAL, 1985; VIANNA FILHO, 1995)

Ao fim do século, além dos navios descritos a cima, a Força Naval brasileira contava também com os encouraçados *Aquidabã* e *Riachuelo*, com os cruzadores *República* e *Tamandaré*, o cruzador-escola *Benjamim Constant*, algumas canhoneiras de patrulha e torpedeiras de porto (Ibdem).

No início do século XX houve mudanças decisivas para posição econômica e situação política do Brasil. Além da pacificação do país, segundo Vidigal (1985) a política monetarista rígida de Campos Sales (1898) logrou reparar a situação precária da economia brasileira, o que deu início a um período de crescimento que perdurou até 1912. Coincidente a esse momento de desenvolvimento econômico, o Ministério do Exterior foi liderado pelo Barão do Rio Branco, estadista que conduziu uma nova atitude para Política Exterior do Brasil, como também tinha consciência da relevância do país apresentar um Poder Militar forte em consonância com os objetivos políticos nacionais (VIDIGAL, 1985; AMARAL, 2014).

Inserido nesse contexto, o deputado Laurindo Pita propôs em 1904 ao Congresso Nacional o promissor Programa Naval elaborado pelo Ministro da Marinha da época, o Almirante Júlio de Noronha. O projeto englobava a aquisição de três encouraçados; três cruzadores-encouraçados; seis contratorpedeiros; seis torpedeiros de alto-mar; seis torpedeiros de porto; três submarinos; um navio carvoeiro¹⁰. O programa tinha caráter ofensivo e defensivo de acordo com a situação que fosse empregado, seja em águas territoriais ou em alto mar em operações de combate, ataque surpresa, bloqueio naval, exploração, defesa, entre outros (VIDIGAL, 1985, p.56).

Inspiradas nas novidades tecnológicas e consequentemente estratégicas inseridas na batalha de Tsushima (em 1905, a qual levou a “distancias maiores de combate”) e da

¹⁰ No total esse material pesava em torno de 78.080 toneladas, sem contar os submarinos, o que representava um acréscimo relevante à Marinha do Brasil. Essa forma de mensuração em tonelagem é relevante na construção do índice de Poder Naval, posteriormente descrito no capítulo quatro.

construção em 1904 do *HMS Dreadnought* mais pesado e com mais canhões, em 1906 foram propostas mudanças no Programa naval de 1904 para então englobar: dois encouraçados dreadnought - construídos na Inglaterra, um encouraçado dreadnought mais pesado e veloz - de construção inglesa, três cruzadores *scouts*, dez contratorpedeiros - ambos também ingleses e três submarinos (VIDIGAL, 1985, p. 59-60).

Do programa recomendado, devido às dificuldades econômicas em relação ao preço do café e pela alta concorrência pelo mercado de borracha, os submarinos não foram adquiridos (como também o terceiro cruzador não foi construído e o terceiro dreadnought foi vendido à Turquia) (Ibdem).

3.2 O Poder Naval Brasileiro sob Influência dos Estados Unidos (1910-1977)

Anos depois, na gestão do presidente Hermes da Fonseca (1910-1914) com o auxílio do Ministro da Marinha, o Almirante Marques Leão, foram comprados os três submarinos da Itália e um navio *Tender*, os quais foram entregues até 1912, inaugurando os debates interno à Marinha sobre a integração dessa nova arma, e, posteriormente, em 1914, foi fundada a Flotilha de Submarinos. A adesão dessas capacidades ao Poder Naval do Brasil o colocou novamente na posição de Potência Média Naval e também estabeleceu, segundo Vidigal (1985), um equilíbrio naval com a Argentina.

Já no contexto da Primeira Guerra Mundial nasce a aviação naval do Brasil. Em 1916 foram criadas as Escolas de Aviações e de Submersíveis na gestão do Ministro da Marinha, o Almirante Alexandrino de Alencar. Inicialmente eram utilizados três aerobotes *Curtiss* do modelo “F” e a aviação seria utilizada como “elemento auxiliar quer na exploração dos movimentos do inimigo, quer no ataque às forças oponentes” (VIDIGAL, 1985, p.64). É importante destacar que, mesmo com uma breve participação na Grande Guerra, o Brasil colaborou com o envio de um grupo de aviadores para auxiliar a Royal Air Force nas missões de Combate, outros aviadores atuaram junto aos Estados Unidos em patrulha de guerra e

alguns cruzadores e contratorpedeiros foram enviados para os mares europeus e africanos através da Divisão Naval em Operação de Guerra (VIDIGAL, 1985).

Terminada a Primeira Guerra Mundial, por volta de 1920 a Esquadra brasileira já estava em situação precária e não havia a possibilidade de realizarem-se os reparos no país. Tendo em vista esse quadro, navios relevantes como o *São Paulo* e o *Minas Gerais* foram enviados para os Estados Unidos para consertos e modernizações. Também foram adquiridos mais dois navios, o contratorpedeiro *Maranhão* (1920) da Inglaterra e o submarino *Humaitá* (1927) da Itália. Mesmo com o reparo desses dois grandes navios e a aquisição de mais duas embarcações, o período entre guerras representou para Marinha um contexto de desvalorização da Força, tanto pelas dificuldades econômicas e descumprimento dos programas navais propostos (o que a tornava obsoleta) como também por um sentimento de “pacifismo” no mundo que incentivou politicamente as discussões sobre desarmamento em conferências internacionais – a exemplo da Conferência de Santiago (1923) que instituía a limitação de tonelagem de material para as Marinhas (VIDIGAL, 1985; GARCIA, 2003).

Mesmo com o estabelecimento dos limites de tonelagem para a Marinha de Guerra brasileira, ainda acreditava-se dentre os militares que era necessário ter um Poder Naval forte e dissuasório. A partir desse quadro, o Ministro da Marinha Almirante Alexandrino de Alencar apresenta em 1923 um Programa Naval semelhante ao de 1906, composto por um navio porta-aviões, um encouraçado de 35.000 toneladas, um cruzador, cinco contratorpedeiros, um navio hidrográfico, dez caça-minas, cinco submarinos, um navio-mineiro e dez navios-varredores. Programa esse que não foi concluído (VIDIGAL, 1985).

Nessa conjuntura é importante ressaltar a relevância da Missão Naval Americana iniciada em 1922. Essa aproximação com a Marinha dos Estados Unidos era justificada pelo interesse brasileiro de auxílio para modernização, reorganização e instrução da Marinha de Guerra brasileira (o que não foi bem visto pela Argentina). Além de apoio técnico e profissional, a aproximação com a Marinha dos EUA também influenciou para que os oficiais brasileiros, principalmente os de artilharia, adquirissem um pensamento contra a estagnação que a Força se deparava (VIDIGAL, 1985; GARCIA, 2003, AMARAL, 2014).

Nos anos seguintes, acompanhando essa mentalidade contra estagnação, foi proposto ao Governo de Getúlio Vargas pelo Ministro da Marinha, o Almirante Protógenes Pereira Guimarães, o Plano de Renovação dos meios flutuantes (1932), efetivado em 1935 na gestão do Almirante Aristides Guilhem, que abarcava a aquisição de dois cruzadores, seis

submarinos, três navios tanques, nove caça-torpedeiros, seis mineiros-varredores, uma cábrea flutuante, dois diques flutuantes e contratorpedeiros tanto de parceiros internacionais, como também com ênfase na construção em âmbito nacional. O programa obteve o financiamento que requeria e foi assegurado a sua continuidade nos anos já próximos da Segunda Guerra Mundial, na administração do Ministro da Marinha Almirante Aristides Guilhem (VIDIGAL, 1985, AMARAL, 2014; BRICK, NOGUEIRA, 2017).

Já no contexto do que viria a ser a Segunda Guerra Mundial um evento com grandes repercussões para a Marinha foi a criação em janeiro de 1941 a Força Aérea Nacional (posteriormente Força Aérea Brasileira) e em seguida a formação da pasta do Ministério da Aeronáutica inspirado nos modelos da Força Aérea da Alemanha e Itália. A partir desse marco, a aviação naval foi extinta, o que não foi bem aceito pelos oficiais da Marinha como também acirrou os desentendimentos com a Força Aérea principalmente em relação à posse de aeronaves (VIDIGAL, 1985).

Já próximo ao fim do ano de 1941, os Estados Unidos entrou na guerra e o Brasil cessou as relações diplomáticas com os países membros do Eixo e aproximou-se mais com os Estados Unidos, tanto no âmbito comercial como também militar. Essa opção brasileira não foi bem vista pela Alemanha, a qual respondeu com operações contra navios mercantes do Brasil (VIDIGAL, 1985; ALVES, 2005; BRASIL, 2006).

Em relação ao acréscimo do Poder Naval do Brasil foram recebidos dos Estados Unidos: dois caça-submarinos da classe G (*Gurupi* e *Guaporé*, 1942), oito caça-submarinos da classe J (*Jutaí*, *Judiaí*, *Jacuí*, *Jaguaribe*, *Jaguarão*, *Jurema*, *Javari*, *Juruá*), seis caça-submarinos da classe G (*Guaíba*, *Guarujá*, *Gurupá*, *Grajaú*, *Goiana* e *Graúna*, 1943), oito unidades de contratorpedeiros-de-escolta (*Bauru*, *Baependi*, *Babitonga*, *Bertioga*, *Beberibe*, *Benevente*, *Bocaina* e *Bracuí*), como também o navio-transporte de tropas *Duque de Caxias* (1945). Somada a essas capacidades, houve a construção nacional de contratorpedeiros da classe M (*Marcílio Dias*, *Maris e Barros*, e *Greenhalgh*), das Corvetas (*Barreto de Menezes*, *Matias de Albuquerque*, *Henrique Dias*, *Fernandes Vieira*, *Felipe Camarão* e *Vidal de Negreiros*). Além disso, outros navios foram adaptados para adquirir equipamentos para ataque - canhões, entre outros (BRASIL, 2006).

Ao longo da guerra foram afundados 30 navios brasileiros e um desapareceu enquanto navegava¹¹ (sem contar o navio *Taubaté*, afundado pela força aérea alemã em 1941, momento que o Brasil ainda estava neutro em relação às partes da guerra e o pequeno navio pesqueiro *Shangri-lá*, afundado em 1943 por um submarino alemão). No total foram perdidas quase 140.000 toneladas de material e 985 homens (VIDIGAL, 1985; BRASIL, 2006).

Durante a Segunda Guerra Mundial, devido ao grande número de perdas de navios, principalmente decorrente de ataques de submarinos, a Marinha Brasileira assumiu atribuições e elementos de guerra anti-submarino, para a qual não estava preparada. O Programa de Ajuda Militar (*Military Aid Program*) e a Lei de Empréstimo e Arrendamento para a modernização dos meios e defesa ativa da costa brasileira (1941) acordado entre os Estados Unidos e o Brasil auxiliou para que o Brasil obtivesse material indispensável para esse tipo de guerra, entretanto, esses programas não contribuíram positivamente para a construção nacional do Poder Naval do Brasil, fato que gerou consequências posteriormente para a Marinha brasileira (VIDIGAL, 1985, BRASIL, 2006).

A estreita ligação com os Estados Unidos (econômica, política e militar) permaneceu no pós guerra ao contexto da Guerra Fria. Segundo Brick e Nogueira (2017) “a partir de 1945, a estratégia brasileira subordinou-se operacionalmente e materialmente à norte-americana. Além do equipamento (defasado tecnologicamente), treinamento, doutrina e, também, o inimigo eram ‘fornecidos’” (BRICK, NOGUEIRA, 2017, p.27). Exemplos importantes desses equipamentos são os cruzadores *Barroso* e *Tamandaré* (AMARAL, 2014).

Além disso, a influência – o que pode ser chamada de subordinação – dos Estados Unidos na Marinha do Brasil levou essa última ao preparo para guerra moderna no mar. A partir do contato brasileiro com as tecnologias fornecidas pelos norte-americanos, o que ocorreu foi uma mudança no pensamento estratégico do país, que deixou o foco exclusivo para a região do cone sul e ampliou para preocupações no nível mundial. Esse fato contribuiu para despertar a vocação marítima brasileira, entretanto, aprofundou a dependência externa do país ao fornecimento de material, de instrução para o pessoal e de certa forma dependência intelectual, ou seja, o pensamento estratégico naval dos Estados Unidos também tinha reflexos na doutrina e estratégia do Brasil (Ibidem).

¹¹ Para saber mais sobre como a história da Marinha do Brasil e como os navios foram afundados ver em: Introdução à História Marítima Brasileira (BRASIL, 2006).

Mesmo com o desejo de projeção mundial, a Marinha do Brasil em 1950 tinha plena consciência que suas capacidades estavam aquém do necessário para esse interesse, as quais tinham dificuldades até mesmo para suas atribuições básicas. Para reverter esse quadro de defasagem no Poder Naval, o Ministro da Marinha Sylvio de Noronha defendia que deveriam ser incrementados os recursos orçamentários, e para isso propôs a elaboração de um fundo permanente de renda para a Força. Essa proposta foi materializada através da Lei 1.383, de 13 de junho de 1951, que previa um aumento de investimentos para o Fundo Naval. Infelizmente, anos depois o que ocorreu foi uma redução dos recursos para o fundo, o que dificultou a compra de materiais para a Esquadra (BRASIL, 1952 apud BRICK, NOGUEIRA, 2017).

Como observado anteriormente, no início da Guerra Fria, quase toda a frota brasileira remanescente era de navios auxiliares, assim a Força voltou-se mais para tarefas de apoio, a exemplo dos serviços de salvamento na costa litorânea. Tendo em vista esse direcionamento da Marinha do Brasil, na gestão do Almirante Renato Guillobel (1951-1954) foi proposto um plano para aquisição de capacidades destinadas a realização de atividades auxiliares e subsidiárias. (AMARAL, 2014, VIDIGAL, 1985, MARTINS, 1985).

Através desse programa foram encomendados da Holanda dez corvetas de patrulha costeira (que também poderiam operar como rebocadores de alto-mar ou como navios-mineiros). Do Japão foram pedidos quatro navios-transporte de tropa (os quais podiam também ser empregados no apoio logístico ou pela marinha mercante), e por fim, foram encomendados dois navios-hidrográficos modernos (*Sirius* e *Canopus*) e três navio-hidrográficos pequenos (classe *Argus*) – o que deu impulso às atividades hidrográficas no Brasil (VIDIGAL, 1985).

Além desse material, a partir do Acordo Militar firmado com os Estados Unidos em 1952 houve a aquisição e concessão de navios norte americanos utilizados na Segunda Guerra Mundial. Foram entregues ao Brasil entre 1959 e a gestão do Almirante Adalberto Nunes (1970-1974) sete navios contratorpedeiros (classe *Fletcher*), cinco contratorpedeiros (classe *Allen Summer*) e dois *Gearing*, Além desses navios, também foram entregues quatro submarinos Fleet-Type (dois da classe Gato – o *Humaitá* e o *Riachuelo*, e dois da classe Balao – o *Bahia* e o *Rio Grande do Sul*), cinco submarinos do tipo Guppy (*Ceará*, *Guanabara*, *Bahia*, *Rio Grande do Sul* e *Rio de Janeiro*), dois submarinos Guppy II (*Amazonas* e *Goiás*). Somados aos submarinos também foram entregues ao Brasil quatro

navios varredores costeiros (classe Javari), um navio-oficina, um navio oceanógrafo e uma embarcação e socorro submarino (VIDIGAL, 1985; MARTINS FILHO, 2015).

Outro fato importante para a evolução do Poder Naval brasileiro foi a aquisição em 1957 do Navio Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* proveniente da Inglaterra e modernizado na Holanda até 1960 – fato que já sinalizava uma atenuação da dependência em relação aos materiais dos Estados Unidos. Além disso, outro fator relevante para construção do Poder Naval do Brasil foi o debate no seio da Marinha sobre a possibilidade de incentivo à produção navios nacionalmente a partir dos anos 1960, a qual teve um incremento nos anos 1970 com a construção de navios de guerra com maior teor tecnológico, a exemplo das fragatas da Classe Niterói (VIDIGAL, 1985; AMARAL, 2014).

Outro evento relevante na história da Marinha do Brasil foi a questão da Guerra da Lagosta. Entre 1961 a 1963, o governo brasileiro apresentou atritos com a França acerca da pesca da lagosta no litoral do primeiro país. Esse evento não foi uma guerra de fato, entretanto, escalou os ânimos das duas nações e aprofundou o debate sobre a defesa das águas jurisdicionais, que teria consequência na preparação do Poder Naval e nas propostas de investimentos em materiais nos anos posteriores (VIDIGAL, 1985; VIANNA FILHO, 1995).

Nesse contexto foi proposto e aprovado o Programa Decenal de Renovação dos Meios Flutuantes. O programa de 1967 evidenciava a atenção do Brasil para a proteção do tráfego marítimo, uma vez que, o mar é um meio relevante para a importação de petróleo e seus derivados, dos quais o Brasil era dependente. Segundo o documento, o tráfego marítimo estava sujeito a ataques diretos (advindos de submarinos) ou indiretos (por meio da obstrução de terminais marítimos e portos com o uso de minas). Por tanto, o programa focava na aquisição de capacidades para “repelir” ou “destruir” submarinos e meios para desobstruir eventuais minas implantadas por inimigos nos portos e terminais marítimos brasileiros, como também previa a nacionalização de algumas dessas capacidades, ao menos no que tange ao reparo e manutenção dos navios (VIDIGAL, 1985; MARTINS FILHO, 2015).

No Programa Decenal, foi proposta a incorporação à Marinha de Guerra do Brasil as seguintes embarcações: cinquenta navios-patrolha, quarenta navios-varredores costeiros, seis submarinos, um navio de salvamento de submarinos, vinte navios-varredores de águas interiores, vinte fragatas anti-submarinos, um navio-doca, cinco navios-balizadores, um navio de desembarque de carros de combate, dois rebocadores, um navio-tanque e um navio de salvamento (VIDIGAL, 1985).

No momento que o programa foi estabelecido ainda estava em vigor o acordo de Assistência Militar Americana com os Estados Unidos, entretanto, esse país apresentava dificuldades para fornecer equipamentos atualizados ao Brasil. Então, a Marinha brasileira, sob a gestão do Ministro Augusto Rademaker (1967-1969), recorreu ao mercado europeu e à produção nacional. Assim, foram comprados os submarinos Oberon, da classe Humaitá, da Inglaterra e navios-varredores classe Schultze, no Brasil denominado classe Aratu, da antiga Alemanha Ocidental. Foram também encomendadas da Inglaterra seis fragatas Vosper, no Brasil denominada classe Niterói, porém, duas foram construídas no Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro, o que, juntamente com a construção nacional de corvetas e início do projeto de submarinos nos anos 1970, representou além de um afastamento do mercado norte-americano, um passo relevante para a construção naval brasileira (VIDIGAL, 1985; MARTINS FILHO, 2015; BRICK, NOGUEIRA, 2017).

Além disso, foram iniciadas a construção no Brasil de seis navios-patrolha costeiros pequenos (1968), o navio tanque *Marajó* (1969), dois navios de patrulha fluvial (entre 1970 e 1973) e um navio faroleiro (VIDIGAL, 1985).

Nos anos seguintes, já no governo Geisel (1974-1979), o crescimento econômico experienciado entre 1967 e 1972 (denominado milagre brasileiro), a nova política de fretes (e o estabelecimento da reserva de 40 a 50% para navios de bandeira brasileira) e as divergências com a Argentina abriram espaço para um novo pensamento estratégico brasileiro, o que consequentemente alterou a estratégia naval do país. Nesse momento, segundo Vidigal (1985):

O reconhecimento da existência dessas dificuldades que, afinal, se constituíam em sérios óbices ao atendimento dos planos nacionais de desenvolvimento, tornou o governo consciente da necessidade de orientar as suas ações mais à luz dos interesses nacionais específicos e menos sob o influxo de conceitos genéricos como os de defesa coletiva do hemisfério. Embora mantendo sua fidelidade ao sistema interamericano, o Brasil passou a identificar áreas próprias de interesse e, consequentemente, trouxe novos elementos à sua avaliação estratégica (VIDIGAL, 1985, p.103)

Assim, em conformidade com o novo posicionamento brasileiro, foram adotadas em 1977 no mandato do Ministro da Marinha Almirante Geraldo A. Henning novas diretrizes e políticas básicas para a Força. Nesse novo ordenamento, foi estabelecido que devido a baixa probabilidade de eclosão de uma guerra total entre Estados Unidos e União Soviética, a Marinha do Brasil deveria focar-se na probabilidade de guerras limitadas, o que dava lugar a

novas tarefas – no caso brasileiro, em atividades de proteção do tráfego marítimo e em operações de defesa contra submarinos e de desminagem (VIDIGAL, 1985).

3.3 O Poder Naval Brasileiro e a Fase do Pensamento Estratégico Autônomo (1977-2008)

O evento que marcou, de maneira mais clara, a passagem para uma nova fase do pensamento estratégico na Marinha do Brasil foi o rompimento do Acordo Militar com os Estados Unidos. Firmado desde 1952, esse acordo chegou ao fim em 1977 com a decisão do presidente Geisel, o que, para além de atenuar a influência norte americana, segundo Brick e Nogueira “Como consequência, o Governo Militar reformulou as Hipóteses de Guerra e a Marinha elaborou um novo conjunto de políticas e diretrizes. Um período de forte crescimento da indústria bélica nacional teve início” (BRICK, NOGUEIRA, 2017, p. 29).

Mesmo passando por um momento de crise econômica no país, a gestão do Ministro da Marinha Almirante Maximiano da Fonseca (1979-1984) não abandonou o interesse na produção de capacidades nacionalmente. A partir disso, a aquisição de armamentos e navios no exterior estava limitada a casos muito urgentes ou especiais, uma vez que a prioridade era a construção dos navios no Arsenal Militar do Rio de Janeiro ou em estaleiros particulares. Essa perspectiva para a concepção dos meios navais, além da falta da percepção de ameaças no curto prazo, foram as bases que justificaram a criação do Programa de Reaparelhamento a longo prazo da Marinha do Brasil apresentado no Relatório da Marinha em 1982 (Ibdem).

No início do programa já estavam previstas a construção nacional de quatro corvetas da classe Inhaúma (duas no Arsenal do Rio de Janeiro e mais duas no estaleiro Verolme), um navio escola e navios de assistência hospitalar e Avisos de Instrução. Além dessas capacidades, foram encomendados da Alemanha dois submarinos da classe Tupi, e estava prevista a construção do terceiro submarino no Brasil. Como a efetivação do programa de

reaparelhamento necessitava de muitos recursos, e na legislação brasileira não era permitida a utilização de financiamento de fontes particulares, foi proposta a criação da Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON), e essa autorizada por meio da Lei nº 7.000, de 9 de junho de 1982 (BRASIL, 1982; BRICK, NOGUEIRA, 2017).

Segundo o texto da Lei nº 7.000, a Empresa seria responsável por:

Promover a indústria militar naval brasileira e atividades correlatas, abrangendo, inclusive, a pesquisa e o desenvolvimento; gerenciar projetos integrantes de programas aprovados pelo Ministério da Marinha; e promover ou executar atividades vinculadas à obtenção e manutenção de material militar naval (BRASIL, 1982).

Uma questão que também ganhou fôlego na gestão do Almirante Maximiano foi o interesse da Marinha na pesquisa nuclear. A questão nuclear e a possibilidade da sua utilização para propulsão dos submarinos estava em debate no Brasil nos anos 1970, porém em 1978 foi tomada a decisão pelo programa com a finalidade de defesa da costa litorânea do país e ter o domínio da tecnologia de enriquecimento de urânio através da construção dos reatores utilizados para propulsão submarina (MARTINS FILHO, 2011; BRICK, NOGUEIRA, 2017).

Uma vez findado o Regime Militar no Brasil (1964-1985), o contexto de transição democrática foi marcado por mudanças políticas e econômicas, tanto externamente – com a proximidade do fim da Guerra Fria – como também internamente, as quais influenciaram na estratégia naval brasileira. Mesmo com a continuidade pelo interesse na construção naval, a gestão do Ministro da Marinha Henrique Saboia (1985-1990) enfrentava a diminuição dos recursos para investir nas capacidades militares navais nacionais, o que levou novamente o país a recorrer ao mercado internacional. Essa dificuldade também foi enfrentada pelo Ministro Mário César Flores no governo posterior, o qual viu o programa nuclear perder fôlego devido à redução dos investimentos (MARTINS FILHO, 2011; BRICK, NOGUEIRA, 2017).

Na gestão do presidente Itamar Franco e do Ministro da Marinha Almirante Ivan da Silveira Serpa a situação da Força já estava um pouco deteriorada. Além do atraso na entrega de embarcações encomendadas, os meios navais presentes no país encontravam-se envelhecidos e com algumas avariadas. Tendo em vista esse quadro de enfraquecimento do Poder Naval brasileiro, o Ministro optou pela via de aquisição de material usado no exterior. Em entrevista ele afirmou que

Eu achava que se precisava tocar adiante a modernização das fragatas, a remodelação do porta-aviões Minas Gerais e que era preciso adquirir navios de segunda mão, no exterior, para compensar o atraso do nosso plano de construção naval. Atraso esse que é devido, em grande parte, às restrições financeiras, mas em parte, também, à instabilidade administrativa e à capacidade dos nossos estaleiros. Nós precisávamos adquirir helicópteros, na Inglaterra, os Lynx, para melhorar nosso esquadrão de ataque e adquirir algum tipo de helicóptero nos Estados Unidos, como o SH3, para ampliar nossa atividade geral e antissubmarino. Eu tinha vindo da esquadra, do Comando de Operações Navais, então, minha sensibilidade para essas coisas talvez fosse maior (CASTRO e D'ARAÚJO, 2001, p. 191 apud BRICK, NOGUEIRA, 2017, p.31)

O processo de modernização das fragatas classe Niterói ressaltado pelo Ministro Ivan Serpa apenas teve início na gestão do Ministro Mauro Cesar (1995-1999). Aliada a isso, o Brasil iniciara a construção dos submarinos Tapajó e Timbira, das corvetas Barroso e de embarcações menos complexas, a exemplo de lanchas balizadores, lanchas patrulha, navios patrulha e embarcações de transporte de pessoal. Esse impulso novamente foi contido na gestão seguinte da pasta da Marinha, com o Almirante Sérgio Chagastelles – que passou a ser o Comandante da Marinha, uma vez que, foi criado o Ministério da Defesa e extintas as pastas exclusivas da Marinha, Aeronáutica e do Exército. Nesse momento, o Brasil sofria as consequências das crises externas que tiveram como consequência interna o contingenciamento dos recursos para o Fundo de Desenvolvimento Profissional Marítimo e para o Fundo Naval (BRICK, NOGUEIRA, 2017).

Segundo Martins Filho (2011), na primeira gestão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, eleito em 2002, a situação dos meios flutuantes da Marinha do Brasil era precária. O Comandante da Marinha Roberto de Guimarães Carvalho ficou incumbido da missão de continuidade dos programas anteriores. Além da necessidade de finalizar a construção da corveta Barroso, e do Tikuma, o Comandante ainda deveria continuar com o projeto de modernização dos submarinos, das fragatas e do Navio Aeródromo *São Paulo*, adquirido da França e entregue ao Brasil em 2001. Uma vez que, os investimentos nos meios flutuantes deveria ser maior, o Comandante enviou à Casa Civil um programa que previa o valor de 2,57 bilhões de dólares a serem utilizados durante vinte anos, dos quais 130 milhões de reais seriam exclusivamente para o projeto do submarino nuclear (MARTINS FILHO, 2011; BRICK, NOGUEIRA, 2017).

O segundo mandato de Lula e a gestão do Comandante da Marinha, o Almirante Júlio Soares de Moura Neto, experienciou um contexto de melhora na economia. Além disso, um marco relevante foi a descoberta do campo petrolífero de Tupi, o qual foi utilizado como justificativa para necessidade de proteção e vigilância por parte da Marinha das águas

jurisdicionais do país, o que culminou no conceito de Amazônia Azul. Em consonância com as melhorias na economia do país, foi lançada em maio de 2008 a Política de Desenvolvimento Produtivo, a qual alocava recursos significativos ao Complexo Industrial de Energia Nuclear e o de Defesa (MARTINS FILHO, 2011; BRICK, NOGUEIRA, 2017).

Mesmo com restrições nos governos anteriores, ao fim de 2008, o Poder Naval do Brasil permanecia como superior em comparação aos países vizinhos. Nesse ano, os meios navais eram compostos por: dez fragatas, um porta-aviões, dois contratorpedeiros, cinco corvetas, seis navios de desembarque, seis varredores, cinco submarinos da classe Tupi (ainda com a tecnologia alemã, mas prevista para ser substituída a partir do acordo com a França) e 29 navios de patrulha costeira. A Força ainda contava com 25 blindados, 78 helicópteros armados, e um efetivo de 6.600 oficiais e 33 mil praças (PENHA, MENDES, 2010).

3.4 Poder Naval e a Nova Estratégia a partir de 2008

O ano de 2008 também foi um marco para o ordenamento normativo da estratégia militar do Brasil. Nesse momento, a pasta do Ministério da Defesa comandada pelo Ministro Nelson Jobim elaborou a Estratégia Nacional de Defesa (END), a qual foi aprovada através do Decreto nº 6.703 em 18 de dezembro de 2008. De acordo com Brick e Nogueira, a Estratégia contribuiu para um acréscimo nos investimentos na Marinha uma vez que “A END, associando defesa ao desenvolvimento, expressou uma intenção clara de recuperação do poder militar brasileiro, o que somente poderia ser feito com um orçamento condizente” (BRICK, NOGUEIRA, 2017, p.35).

A Estratégia Nacional de Defesa de 2008 inclui uma discussão até então ausente dos documentos militares do governo petista, a questão dos objetivos táticos e estratégicos da Marinha para suas águas jurisdicionais. De acordo com o documento, são prioridades ao Brasil: a defesa de instalações navais, ilhas brasileiras, arquipélagos, portos, das plataformas de petróleo presentes no território marítimo, como também a necessidade de capacitação da

Marinha para participar de Operações de Paz internacionais e para defesa das linhas de comunicação do comércio exterior (BRASIL, 2008; ASSIS, 2016).

Também estava previsto na Estratégia Nacional a continuidade do projeto de desenvolvimento das pesquisas nucleares, que ficaria de encargo da Marinha. Para prosseguimento dessa meta, no governo Lula foi criado o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) com a estimativa de alocação de 6,7 bilhões de euros para construção de uma base de submarinos em Itaguaí, de um estaleiro e concepção de quatro submarinos convencionais e um de propulsão nuclear, ressaltando que um dos submarinos convencionais, o *Riachuelo*, foi lançado em 2018. Para organização desse projeto, também foi criada a empresa pública Amazônia Azul Tecnologias de Defesa S.A através do Decreto nº 7.898, de 1º de fevereiro de 2013 (BRASIL, 2013; BRICK, NOGUEIRA, 2017; BRASIL, 2018).

O Programa de Reparcelamento da Marinha evidenciado na Estratégia foi substituído no ano seguinte pelo Plano de Articulação e Equipamento da Marinha, o qual tinha como prioridades: O Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul; O Programa Nuclear da Marinha; A recuperação das capacidades operacionais da Força; A segurança da Navegação; Investimento em Pessoal; E por fim, ao 2ª Força de Fuzileiros da Esquadra e o Complexo Naval no Norte do país - objetivos que foram deixados um pouco de lado, e já não está mais presente no último Livro Branco de Defesa Nacional, proposto em 2018 (ASSIS, 2016; BRICK, NOGUEIRA, 2017; BRASIL, 2018).

No caminho rumo à recuperação das capacidades operacionais da Marinha estavam previstas a construção de navios de superfície oceânicos com o objetivo de escolta e patrulha (PROSUPER), como também a construção de 27 navios-patrulha, a obtenção de navios aeródromos e a aquisição de navios anfíbios (ASSIS, 2016).

Ao longo dos anos seguintes, os recursos investidos nos programas foram distribuídos da seguinte maneira:

Quadro 2 – Recursos Pagos por Programa (R\$)

Ano	Programa 0622 – Preparo e Emprego do Poder Naval	Programa 0626 – Reaparelhamento e adequação da Marinha do Brasil	Programa 0629 – Tecnologia de Uso Naval
b2008	713.786.579,97	314.869.554,18	112.975.251,74
2009	789.174.131,01	884.303.593,69	142.491.021,98
2010	624.683.900,46	3.048.358.700,49	50.461.945,44
2011	715.276.012,64	1.875.044.970,22	161.717.996,02
2012	278.175.859,79	524.454.346,85	31.356.065,76
2013	17.398.777,78	139.323.128,32	3.980.669,61
2014	4.463.385,55	65.712.328,62	2.016.036,89
2015	48.145,52	784.338,83	0,00

Fonte: Portal SIGA BRASIL, do Senado Federal apud Brick Nogueira (2017, p. 37).

A partir do quadro demonstrado acima, pode-se observar que o investimento nos programas navais do Brasil reduziu ao longo dos anos, o que somado à desativação do navio aeródromo *São Paulo* em 2017 acarretam em dificuldades para o desenvolvimento do seu Poder Naval. Em 2018 foi comprado um porta helicópteros multipropósito da Inglaterra e incorporado em junho do mesmo ano à Força. A aquisição do navio aeródromo *Atlântico* representa uma importante retomada no acréscimo das capacidades navais brasileiras mas ainda é cedo para avaliar se essa compra representa uma nova fase de investimentos para a Marinha (BRASIL, 2018b).

Por fim, as capacidades navais do Brasil em 2018 somam: um porta helicópteros; seis fragatas da classe Niterói; duas fragatas da classe Greenhalgh; duas corvetas da classe Inhaúma; uma corveta classe Barroso; quatro submarinos da classe Tupi; um submarino classe Tikuna; o submarino *Riachuelo*; um navio de socorro submarino; um navio doca multipropósito; três navios de desembarque de carros de combate; um navio escola; um navio tanque; uma embarcação de desembarque de carga geral; dez navios-patrolha fluviais; três navios-patrolha oceânico; 18 navios-patrolha; quatro navios-varredores; entre outros navios para apoio logístico e meios para pesquisa. Somadas às mais de 100 embarcações a Força ainda conta com sete aeronaves diversas (BRASIL, 2019).

Em síntese, pode-se concluir com essa descrição histórica que ao longo de quase duzentos anos os investimentos no Poder Naval do Brasil seguiram projetos pontuais que não se estenderam a longos prazos e com uma alocação de recursos contínua. Devido à essas dificuldades, a preparação da Força se dava baseada nas atribuições que deveria cumprir em cada período histórico e uma vez que, seria urgente a composição dos meios para atender à essas tarefas, a Marinha acabou por recorrer pelo mercado externo em diversos momentos. Inicialmente, desde a independência do Brasil até 1910 o interesse pelos equipamentos voltava-se mais à Inglaterra – principal potência naval da época. Em seguida, a atenção brasileira foi direcionada à parceria, quase dependência, com os Estados Unidos, a qual tornou-se menos intensa a partir do fim do Acordo Militar em 1977 e deu início a uma fase mais autônoma do pensamento estratégico brasileiro, complementada por uma nova fase baseada nos novos documentos estratégicos do governo, a qual entretanto, ainda enfrente a dificuldade de continuidade nos investimentos de recursos.

Mesmo apresentando diferentes orientações de acordo com o período histórico, uma preocupação foi comum em todos eles: a defesa do litoral. De forma direta, a salvaguarda da soberania dessa região como território de fato apenas está presente em documentos mais recentes, como, por exemplo, a Estratégia Nacional de Defesa, o Livro Branco de Defesa Nacional e a Política Nacional de Defesa. Entretanto, desde a primeira metade do século XIX há a preocupação do Brasil com a investida de outros países nessa área estratégica para o país.

4 HISTÓRIA DAS FRONTEIRAS MARÍTIMAS

Este capítulo destina-se à apresentação de uma breve descrição histórica da evolução das fronteiras marítimas brasileiras. O trabalho descritivo foi realizado de acordo com a revisão de documentos oficiais do Brasil e bibliografia especializada.

A delimitação das fronteiras e das águas jurisdicionais do Brasil é um tópico que perpassa vários momentos da história da nação. Antes mesmo da independência já se discutia, por exemplo, a definição das fronteiras entre a Guiana Francesa, ao norte, e ao sul, no Rio do Prata, os limites com a território do Uruguai – mesmo que os tratados só tenham sido acordados de fato após a independência (FURQUIM JR, 2007).

Como na época não havia um órgão internacional especializado para delimitação das fronteiras fluviais ou marítimas, o Brasil utilizava de acordos bilaterais ou de arbitragem, e nesse momento inicial empregou critérios geográficos, a exemplo do método loxodrômico para definição de limites laterais com os países vizinhos – o qual utilizava da projeção de Mercator para definir as linhas de rumo e pontos médios a serem aplicados para determinar o território de cada país. Segundo Furquim Jr (2007) esse foi o referencial mais utilizado pelo Brasil, o qual demonstrou-se como uma vantagem para o país, uma vez que, “em função da diferença angular, ao território brasileiro são acrescidos mais alguns quilômetros de águas jurisdicionais” (FURQUIM JR, 2007, p.169)

Ainda de acordo com o autor, as definições dos limites laterais não envolvem apenas os critérios técnicos, mas também políticos, uma vez que, de acordo com a delimitação das fronteiras, essas afetam as expressões geopolíticas dos países, e assim na soberania da nação. Em consonância com a complexidade para definir os limites laterais, o processo de delimitação do território marítimo (que “avança” para os oceanos) também é “complicado” por envolver diversos processos, além de científicos e técnicos, políticos e diplomáticos (FURQUIM JR, 2007).

No momento de independência, para definir as fronteiras marítimas, o Brasil ainda utilizava critérios da tecnologia balística (método determinado pelo jurista holandês Bynkershoe e primeiro adotado pelos Estados Unidos em 1783), o qual determinava a largura do mar territorial de acordo com o alcance de um projétil de canhão. Esse critério foi

materializado na legislação brasileira em 1850 por meio da Circular nº 92, de 31 de julho de 1850. Assim, fixava a distância da linha base da costa até o limite do Mar territorial em três milhas náuticas (FURQUIM JR, 2007; PENHA, MENDES, 2010; PEREIRA DA SILVA, 2013).

Na passagem do século XIX para o início do século seguinte, já se difundia entre os Estados a percepção que a delimitação do território baseado no critério da “bala de canhão” era obsoleto, pois, os avanços tecnológicos produzidos pelas guerras já superavam essa distância. Para debater essa questão, em 1930 foi realizada a Conferência de Haia para os Estados definirem instrumentos e a codificação do direito internacional em relação à delimitação do mar territorial dos países (PEREIRA DA SILVA, 2013; PENHA, MENDES, 2010).

Nessa Conferência, a delegação brasileira havia sido instruída a atuar de forma que o território marítimo do país fosse ampliado, e por tanto, defendiam uma nova delimitação de seis milhas náuticas. Entretanto, os 43 Estados participantes da Conferência não conseguiram lograr um entendimento comum acerca das dimensões do Mar Territorial e pouco ou até mesmo nada foi alterado – como no caso brasileiro (PEREIRA DA SILVA, 2013; PENHA, MENDES, 2010).

Mesmo que durante os debates a delegação brasileira demonstrou-se contrária ao estabelecimento de uma zona contígua ao mar territorial, foi definido no Decreto 23.672 de 2 de janeiro de 1934 uma “zona de pesca costeira” com largura até 12 milhas náuticas desde a costa do país. O Decreto não definiu essa porção do mar como território de fato nacional, mas determinou direitos para nacionais e limitações para estrangeiros atuarem na caça e pesca na região, o que já sinalizava um interesse pelo controle desse espaço. Situação semelhante ao interesse na área de 12 milhas náuticas ocorreu no início da Segunda Guerra Mundial, quando outros países da região defendiam a iniciativa de criação de uma zona de segurança, e obtiveram o apoio do Brasil. Em ambos os casos, o Mar Territorial brasileiro ainda permanecia com três milhas (BRASIL, 1934; PEREIRA DA SILVA, 2013).

Ao fim da Segunda Guerra Mundial, um importante fato para o avanço da delimitação do território marítimo foi a Proclamação 2667 de 28 de setembro de 1945, mais conhecida por “Proclamação de Truman”. Nessa declaração, o presidente dos Estados Unidos determinava de forma unilateral a Plataforma Continental do país. Dessa forma, os Estados Unidos estendera seu território no mar até uma área com profundidade de 100 braças (cerca de 200

metros). Nesse contexto, a decisão foi apoiada pela descoberta de petróleo e recursos naturais na região (FURQUIM JR, 2007; PEREIRA DA SILVA, 2013).

A Proclamação Truman dos Estados Unidos marcou o início do processo de “implementação das faixas de fronteira marítima e avanços territoriais às águas oceânicas” (FURQUIM JR, 2007, p.172), a qual foi serviu de exemplo para anos depois, ser replicado por países da América do Sul e Central – os pioneiros foram: Peru, Chile, Equador, Honduras (PENHA, MENDES, 2010).

Com menção direta às declarações dos Estados Unidos (1945), do México (1945), Argentina (1946) Chile (1947) e Peru (1947), o Brasil determinou no Decreto nº 28.840 de oito de Novembro de 1950 a integração da Plataforma Continental ao seu território – no texto descrito como “Plataforma Submarina”. Mesmo com essa determinação, no Decreto não há a delimitação em milhas do tamanho da Plataforma, mas a coloca sob jurisdição e domínio da União. Além disso, não modificava a extensão do Mar Territorial, que continuou com três milhas (BRASIL, 1950; COSTA, 1989; PEREIRA DA SILVA, 2013).

Ainda na mesma década houve a I Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do mar em Genebra no ano de 1958. Nessa convenção buscou-se a definição de padrões para delimitar as águas jurisdicionais dos países, em relação à Plataforma continental, e questões concernentes à pesca e preservação de recursos vivos. Novamente, os Estados presentes não lograram um consenso e os acordos não chegaram a ser assinados, entretanto, avançaram nas discussões sobre questões marítimas que auxiliaram para os debates ocorridos na segunda Conferência em Genebra (1960) e para definição dos fundos marinhos, do subsolo e dos recursos neles presentes como patrimônio da Humanidade na XXI Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas em 1970 (PENHA, MENDES, 2010).

Mesmo sem chegar a um acordo na Conferência de Genebra em 1958 e na de 1960, o presidente Castello Branco seguiu a recomendação do Comitê Jurídico Interamericano, e do presidente da época, o jurista brasileiro Raul Fernandes – a qual determinava que cada Estado “tem o direito de fixar a largura do seu mar territorial até o limite de doze milhas contadas da linha de base” (RANGEL, 1974 apud PEREIRA DA SILVA, 2013, p. 107) e aumentou a extensão do Mar territorial para seis milhas náuticas. No texto do Decreto-lei nº 44, de 18 de Novembro de 1966 além de definir o limite das águas jurisdicionais ainda prevê

Uma zona contígua de seis milhas marítimas de largura, medidas a partir do limite externo das águas territoriais, está sob a jurisdição dos Estados Unidos do Brasil no

que concerne à prevenção e à repressão das inflações da lei brasileira em matéria de polícia aduaneira, fiscal, sanitária ou de imigração (BRASIL, 1966).

Além do Decreto-lei de 1966, no texto da Constituição brasileira promulgada em 24 de Janeiro de 1967 também foi incluída a questão do Mar Territorial e da Plataforma Continental. Nela estava contido que o território marítimo e a plataforma submarina fazem parte dos bens da União. E no ano seguinte surgiram novas regulamentações acerca da jurisdição, exploração e utilização das águas jurisdicionais brasileiras, a exemplo do Decreto-lei nº 63.164 de 26 de Agosto de 1968 (BRASIL, 1967; 1968; CASTRO 1989).

A distância estabelecida no Decreto-lei nº 44 não perdurou por muito tempo e no final da década já foi instituído o Decreto-lei nº 553, de 25 de Abril de 1969, o qual alterava a delimitação do Mar Territorial sob jurisdição do Brasil. A partir da entrada em vigor do documento, o Brasil passou a definir seu território marítimo como sendo a região desde a linha de baixa-mar, ou seja, da costa brasileira até 12 milhas náuticas, importante avanço no processo de territorialização do mar, mas o qual também não permaneceu por muito tempo (BRASIL, 1969).

A década de 70 representou um período relevante para a determinação do território marítimo brasileiro, uma vez que, em 25 de Março de 1970 o Brasil declarou unilateralmente a decisão de prolongá-lo através do Decreto-lei nº 1.098. Na nova lei, “O mar territorial do Brasil abrange uma faixa de 200 (duzentas) milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha do baixa-mar do litoral continental e insular brasileiro adotada como referência nas cartas náuticas brasileiras.” (BRASIL, 1970, p.1). Na legislação também se estendeu a soberania brasileira sobre o espaço aéreo subjacente, ao leito e sub-solo dessa região e, por fim, dá providências sobre atividades de pesca, exploração e sobre a passagem inocente (trânsito de embarcações sem finalidades militares) (BRASIL, 1970).

Segundo o diplomata Castro (1989), não há como determinar um motivo único para a decisão brasileira, seja ela política, econômica, de segurança e defesa, diplomática ou jurídica. O que ocorreu foi uma junção de fatores internos como também internacionais que levaram a esse resultado. Entre as questões que influenciaram essa decisão estão: o interesse em relação à preservação e exploração dos recursos vivos e não-vivos na área em apoio ao desenvolvimento nacional; Interesse pelo controle da região para impedir a sua utilização como zona de instalação e/ou transporte ilegal de armamentos por outros Estados; E impedir

que a área fosse usada para fins de espionagem e pesquisa militar e/ou com finalidade econômica para outros países (CASTRO, 1989).

Além desses fatores, ainda existia o fato de que na América do Sul, outros países já haviam declarado unilateralmente a expansão da fronteira marítima para 200 milhas náuticas, tornando o Brasil um dos únicos países da região ainda com a jurisdição de 12 milhas. Além do fato de estar “atrasado” em relação aos demais países, a decisão de estender as fronteiras marítimas dos países vizinhos prejudicava a economia brasileira uma vez que limitava a atuação de pescadores ao Sul, como também “empurravam” grandes navios estrangeiros destinados para pesca ao litoral do Brasil (uma vez que não podiam atuar nas águas dos países vizinhos). Para também reverter esse quadro, o Brasil tomou a decisão de estender seu território marítimo (Ibdem).

De uma forma geral, a decisão do governo brasileiro foi vista de maneira positiva internamente, entretanto não houve consenso no nível internacional. Para os países desenvolvidos, o decreto não foi bem recebido. Foram emitidas notas de não-reconhecimento dessa área como território brasileiro pelos Estados Unidos, Reino Unido, República Federal da Alemanha, União Soviética, Suécia, França, Grécia, Finlândia, Noruega, Bélgica e Japão. Esses países alegavam que a nova legislação do Brasil iria contra as normas do direito internacional, principalmente no que tange à liberdade dos mares (CASTRO, 1989).

Já outros países, a exemplo dos da América Latina - Equador, Peru, Uruguai e Chile, emitiram notas favoráveis ao Decreto-lei nº 1.098. Segundo Castro (1989), aproveitando o entusiasmo com as discussões sobre o ato unilateral brasileiro, o governo do Uruguai decidiu promover em maio de 1970 uma conferência com outras nações latino-americanas para debater a questão da ampliação das águas jurisdicionais para 200 milhas náuticas. Além dos países citados anteriormente, El Salvador, Nicarágua, Panamá e Argentina também participaram da reunião e por fim, chegaram ao acordo para adoção da Declaração de Montevideú sobre o Direito do Mar.

Em resumo, na Declaração os Estados acordaram sobre

O direito dos Estados costeiros de dispor dos recursos naturais do mar adjacente a suas costas' como também 'estabelecer os limites de sua soberania e jurisdição marítimas, de conformidade com suas características geográficas e geológicas e com os fatores que condicionam a existência dos recursos marinhos e a necessidade de seu aproveitamento racional (CASTRO, 1989, p.31)

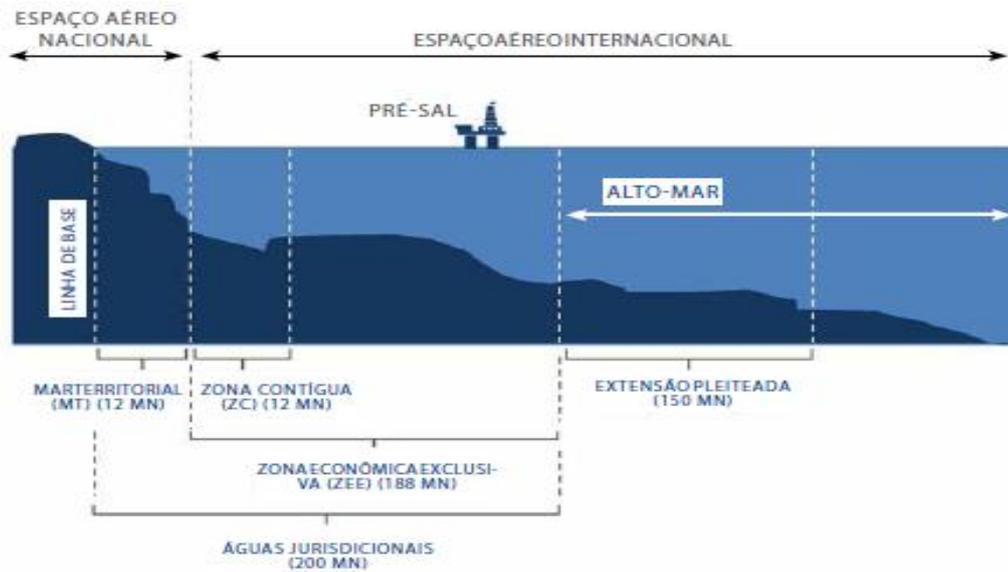
Essa reunião também serviu para os países formarem uma “frente unida” para discussões posteriores, a exemplo da inserção da temática da delimitação das águas jurídicas na III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar que seria realizada anos depois, em 1973. Essa conferência tinha como objetivo avançar nos debates sobre a consolidação de um Regime Internacional sobre o direito do mar. As negociações iniciadas em 1973 apenas chegariam a uma decisão definitiva em 1982 na Conferência de Montego Bay (CASTRO,1982).

Ao longo desses anos, o território marítimo sob jurisdição do Brasil permaneceu em 200 milhas náuticas, mas vale ressaltar que a partir dos debates ao longo desses 15 anos foram consolidados os conceitos de Zona Econômica Exclusiva, a legislação acerca da área do alto-mar e dos recursos presentes nos fundos oceânicos e marinhos, assim como no seu subsolo. Também foram delimitadas legislações sobre a demarcação e os direitos de soberania dos Estados em relação à Plataforma Continental, à Zona Contígua, ao direito da pesca, pesquisa e preservação do meio ambiente marinho, e principalmente a delimitação do Mar Territorial dos países (Ibdem).

A vigência internacional do tratado resultado da Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em Montego Bay apenas ocorreu em 1994, entretanto, no Brasil o acordo entrou em vigor anteriormente por meio da Lei nº 8.617 de quatro de janeiro de 1993. Nessa nova legislação o Decreto-lei nº 1.098 de 1970 foi revogado e o país se adequou aos parâmetros estabelecidos. Internamente, houve intenso debate se o Brasil deveria reduzir o Mar Territorial e Zona Contígua para 12 milhas náuticas de largura, e estender a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental para 188 milhas além da zona contígua, totalizando 200 milhas náuticas. Entretanto, decidiu-se optar pelas diretrizes da Conferência das Nações Unidas para o Direito do Mar e foi expedido o Decreto n. 1.530, de 22 de junho de 1995, o qual deu efeitos internos ao acordo internacional (PEREIRA DA SILVA, 2015).

Os limites propostos pela Convenção foram determinados da seguinte maneira:

Figura 1- Limites Impostos pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar



Fonte: "Limites Impostos Pela CNUDM" (BRASIL, 2012, p. 42)

O tema da delimitação do território marítimo apenas retomou a atenção nacional anos depois, quando o Brasil submeteu à Comissão de Limites da Plataforma Continental uma proposta para aumento da sua Plataforma Continental em 2004. Anteriormente, no texto do tratado internacional da CNUDM havia descrita a possibilidade dos países de estenderem sua Plataforma até 350 milhas náuticas ou a uma extensão que não ultrapassasse 100 milhas da região com mesma profundidade de 2,5 quilômetros desde que submetida e aprovada a proposta de expansão na Comissão de Limites da Plataforma Continental (órgão técnico criado pela Convenção) (PEREIRA DA SILVA, 2015).

A proposta submetida em 2004 pelo Brasil foi a segunda apresentada a esse órgão internacional, e mesmo sendo uma das primeiras, levou aproximadamente 18 anos para ser realizada. Esse estudo foi resultado do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira desenvolvido pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha juntamente com o apoio da Petrobrás (VIDIGAL, 2006 apud PEREIRA DA SILVA, 2015).

O projeto apresentado pela comissão brasileira à Comissão de Limites buscava expandir a Plataforma Continental além das 200 milhas, e adicionar 911.847 km² ao território atual (o qual foi alterado em fevereiro de 2006 para uma área de 953.525 km²). A expansão seria distribuída entre as regiões Sul (no cone do Rio Grande e na região do platô de Santa Catarina), Sudeste (platô de São Paulo e na cadeia de Vitória-Trindade) e no Norte (Cadeia

Norte Brasileira e na região do Cone do Amazonas). No total, o território marítimo brasileiro seria firmado em 4,4 milhões de km² - aproximadamente metade do território terrestre nacional, o qual foi nomeado “Amazônia Azul” (PEREIRA DA SILVA, 2013)

Após analisada a proposta brasileira, a Comissão definiu por meio do documento CLCS/54 em 27 de abril de 2007 que seria adicionado apenas uma parte do território pleiteado. Do total reivindicado, 190.000 km² não foram adicionados ao território, cerca de 20% do território pleiteado. Após a recusa da totalidade do pleiteio, no Brasil foram retomados os estudos para o envio de uma nova proposta, porém, com as recomendações expostas e em 2015 submeteram uma moção parcial, a qual se limitava à região Sul (PEREIRA DA SILVA, 2015).

Em resumo, pode-se dizer que o território marítimo brasileiro foi alterado em poucos momentos, mas teve uma expansão considerável. Desde as três milhas estabelecidas em 1850, o mar territorial evoluiu para seis milhas em 1966, 12 em 1969 e 200 milhas a partir de 1970 e por fim, estabeleceu-se em quase 4,5 milhões de km². Como argumentado nessa dissertação, as águas jurisdicionais brasileiras influenciaram para além da formação do conceito de Amazônia Azul, como também firmaram-se como um tema de relevância política e militar nacional expostos nos documentos oficiais mais recentes do governo. Esse território é demarcado de acordo com a ilustração a seguir:

Figura 2- Caracterização da Amazônia Azul



Fonte: "Caracterização da Amazônia Azul" (BRASIL, 2012, p. 43).

5 ESTUDO QUANTITATIVO

5.1 A Construção da Variável Dependente

O processo de conceituação e operacionalização da variável “Poder” apresenta diversas divergências entre os estudiosos da área. Não caberá a essa seção discutir as nuances desse debate, entretanto, optou-se por descrever e apontar as preocupações conceituais e teóricas na formulação de um índice de capacidades navais dos Estados (inclusive os dados do Brasil).

Em relação à construção da variável de Poder Naval elaborada por Crisher e Souva (2014), os autores afirmam que uma medida ideal para essa variável seria a contagem de todos os navios de cada país como também uma mensuração da capacidade de infringir danos desse material. Para captar essa última dimensão seria necessário avaliar os sistemas de armas, velocidade, blindagem, poder de fogo total, capacidade de manobra, sistemas de comunicação, entre outros – o que seria inviável para quantificar em um único resultado, como também poderia representar um problema de multicolinearidade.

A forma de operacionalizar Poder Naval escolhida pelos autores foi o cálculo do total da tonelagem dos navios capazes de usar força para danificar os seus alvos além das águas litorâneas (fragatas, destroyers, cruzadores, entre outros) – o que exclui os navios patrulhas ou pequenos barcos que auxiliam na defesa da costa. Algo que pode levar à crítica de alguns autores é o fato de que na escolha de quais navios contabilizar para seu banco dados os autores não utilizam justificativas de ordem teórica, apenas de ordem prática (de viabilidade dos dados) como, por exemplo, “Choices have to be made”, ou seja, “escolhas devem ser feitas” (CRISHER, SOUVA, 2014, p. 610).

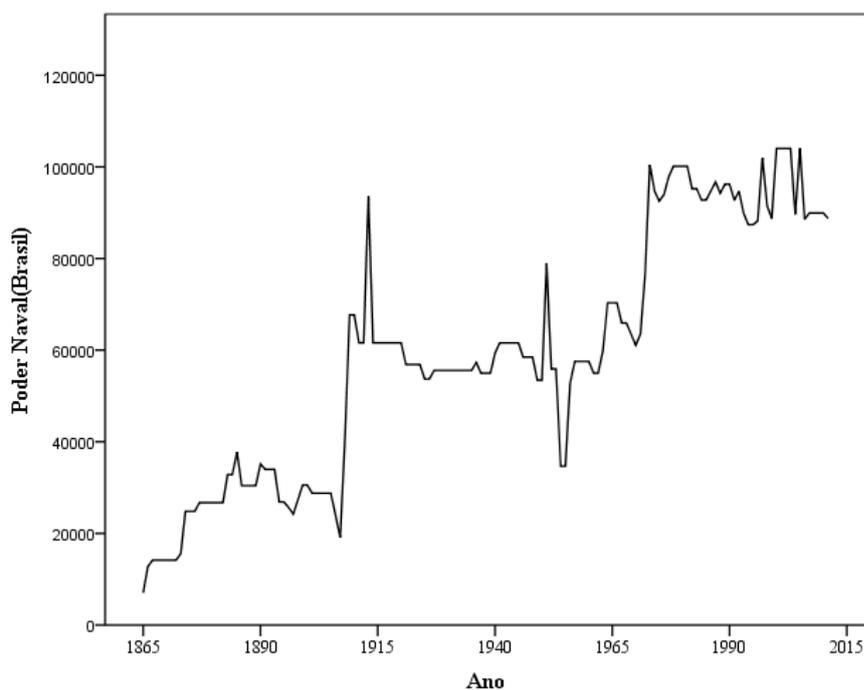
Uma vez que, a relação entre tonelagem e capacidades não é perfeita, ou seja, quanto mais pesada a embarcação, não necessariamente ela vai ser capaz de infringir mais danos, os autores elaboram uma divisão entre períodos navais de acordo com as tecnologias e sua tonelagem: (i) 1865-1879; (ii) 1880-1905; (iii) 1906-1946; (iv) 1947-2014. Esses períodos foram divididos a partir de significativas inovações tecnológicas utilizada no combate naval, ou seja, aperfeiçoamentos que tornam a tecnologia vigente obsoleta – a exemplo da transição entre pre-couraçado para couraçados com o lançamento do *HMS Dreadnought* em 1906. Assim a tonelagem contabilizada para cada país em cada ano refere-se à quantidade de

material da tecnologia dominante, como também os autores adicionam o controle dos sistemas de armas dominantes (CRISHER, SOUVA, 2014).

Com base na mensuração do total da tonelagem, os autores ainda calculam a proporção desta em relação ao resto dos países, essa medida permite que os leitores acessem o poder naval relativo (e a comparação entre forças) de cada país em determinado ano. Por fim, os dados foram recolhidos principalmente do “Conway’s all the world’s fighting ships” (Chesnau, 1980; Chesnau, Kolesnik, 1979 apud Crisher, Souva, 2014) como também do Military Balance (para os dados após 1995) – o que pode levar à crítica das fontes diferentes gerarem resultados enviesados (Ibdem).

A partir dos dados ofertados pelos autores, a evolução do Poder Naval ao longo do tempo é demonstrada por:

Gráfico 1: Evolução do Poder Naval Brasileiro (1865-2011)



Fonte: Elaboração própria com os dados ofertados por CRISHER, SOUVA, 2014.

5.2 Estudos sobre Poder Naval como Variável Dependente

Essa seção é dedicada a uma breve revisão de literatura, na qual se destina a elencar alguns dos principais estudos quantitativos sobre Poder Naval como variável dependente. Uma parte das pesquisas que tratam desse tipo de Poder dedica-se à corrida armamentista naval, a exemplo do estudo de Bolks and Stoll (2000), o qual coloca em questão a influência de fatores domésticos e externos na conformação do Poder Naval dos Estados. Nesse estudo, o investimento em Poder Naval é visto como a variável dependente, ou seja, o “fenômeno” a ser estudado e utiliza do banco de dados de Modelski e Thompson (1988) uma vez que defendem que na construção da variável sobre Capacidade Naval os navios captam melhor essa variável do que apenas o orçamento do país para esse âmbito. As variáveis elencadas como fatores externos que influenciam na capacidade naval são: hostilidades, competição e guerra. Já as questões internas que influenciam na tomada de decisão sobre Poder Naval são: decisão de alocação de recursos no setor militar, grau de abertura do sistema político (constrangimentos políticos) e déficit nacional.

Estudos que envolvem análises de diferentes níveis (com variáveis domésticas, no nível do sistema e/ou individuais) são alvos de críticas a exemplo da elaborada por Levy (2000 apud YE, HEO, 2014). Segundo o autor, algumas pesquisas apenas adicionam variáveis de diferentes níveis no modelo de regressão sem a preocupação em avaliar as reais interações entre essas variáveis independentes e a variável dependente. Entretanto, Bolks e Stoll (2000) fogem dessa regra, e para cada característica que levantam como influenciadores na conformação da capacidade naval dos Estados, apresentam justificativas para sua interação com o resultado, a exemplo da variável relacionada com a decisão de alocação de recursos no setor militar. Os autores demonstram que os Estados possuem muitas responsabilidades orçamentárias, e no caso de não apresentarem um orçamento balanceado, esses não poderão investir em suas Marinhas.

O estudo de Bolks e Stoll (2000) foi replicado por Crisher e Souva (2014) para reavaliar o argumento se o desenvolvimento de navios relevantes por um país influencia positivamente o desenvolvimento de navios por outro Estado competidor. Além da contribuição de Crisher e Souva para elaboração e um banco de dados sobre Poder Naval mais completo do que os anteriores, o artigo “Power at Sea” contribui para a literatura através do seu padrão de replicabilidade. Segundo Paranhos et al. (2014)

O padrão de replicabilidade tem três principais dimensões. Primeiramente, ele contribui para o aprimoramento da qualidade dos resultados de pesquisa e acúmulo do conhecimento científico (substantiva). Em segundo lugar, a replicabilidade facilita que alunos de graduação e pós-graduação compreendam noções básicas de análise de dados (pedagógica). Por fim, o padrão de replicabilidade protege a comunidade científica não só contra erros honestos, como também de fraudes deliberadas (transparência). (PARANHOS et al., 2014, p. 216).

Além de reavaliar os resultados, utilizam uma variável dependente operacionalizada de maneira mais minuciosa e essa avaliação mais cuidadosa do indicador de Poder Naval auxilia no que Gary King (2015) enfatiza: “Sem informações completas sobre de onde os dados vêm e como nós medimos o mundo real e abstraímos a partir disto, nós não podemos compreender verdadeiramente um conjunto de resultados empíricos” (KING, 2015, p. 385). Além disso, através da disponibilização online do seu banco de dados, os autores contribuem para a produção de outros estudos na comunidade acadêmica- uma vez que reduzem os custos de uma nova coleta dos dados, como também reforçam a transparência de seu estudo e encorajam análises diversas com métodos de análises de dados distintos (FIENBERG et al., 1994).

Crisher e Souva chegam a resultados distintos, entretanto não justificam essa diferença por erros intencionais de Bolks e Stolls. Segundo os primeiros autores, as diferenças nos resultados podem ser atribuídas aos dados utilizados. Segundo os autores, as observações de Modelski e Thompson (1988) podem ter falhado em captar aspectos do Poder Naval essenciais para análise da corrida armamentista naval (CRISHER, SOUVA, 2014).

Outra contribuição relevante de Brian Crisher foi demonstrada no artigo “Naval Power, endogeneity, and long-distance disputes” publicado na revista *Research and Politics* no ano de 2017. O questionamento que guia o artigo é se “o acréscimo no Poder Naval aumenta a probabilidade de disputas interestatais?” e para responder o autor utiliza do teste de endogeneidade¹² – assim podemos saber o que vem antes, o conflito ou o investimento nas Marinhas de Guerra (CRISHER, 2017).

A relação entre conflitos e Poder Naval enfrenta o problema de endogeneidade – no qual pode ser esperado que os Estados que estão próximos de conflitos no futuro constroem Marinhas poderosas ou Estados constroem grandes Marinhas para antecipar ganhos de Poder e influência no sistema internacional. Entretanto, o trabalho de Crisher (2017) verificou essa relação com variáveis instrumentais (o comprimento do litoral de um Estado e a sua

¹² Para Jackson (2008) endogeneidade também pode ser considerado como problema de simultaneidade. No qual é difícil afirmar se apenas a variável independente afeta a variável dependente, ou se esta última também influencia na formação da primeira.

população urbana), e chegou ao resultado que o aumento no Poder Naval que causa aumento no número de conflitos e não o inverso- próximo ao argumento de Young que quando há um aumento do Poder Naval, os países são mais prováveis de entrar em conflito uma vez que eles têm maior capacidade de projeção de poder ¹³ (YOUNG, 2014).

Para Crisher, sua principal contribuição no artigo foi a criação dos instrumentos para análise do Poder Naval. Mesmo sua variável dependente sendo Disputas interestatais em territórios não contíguos, o autor fornece duas variáveis que podem ser consideradas condicionantes para a conformação da Capacidade Naval dos Estados. Segundo Crisher, em relação à costa litorânea e proporção da população urbana, quanto maior a observação dessas duas variáveis, maior tende a ser o Poder Naval. No primeiro caso, uma extensão maior da costa exige uma Armada mais poderosa para fazer sua guarda; e no segundo caso, quanto maior a proporção rural do país, menor a preocupação com guerras situadas no mar (CRISHER, 2017).

Na seção seguinte serão apresentados o método empregado e o resultado das análises realizadas sobre o efeito do Território no Mar sobre o Poder Naval, os quais servirão para o teste da hipótese proposta.

5.3 Estudo da Relação entre Território e Poder Naval : Método

Para responder se um aumento do território no mar do Brasil tem efeito no investimento do Poder Naval dessa nação, será realizado um estudo observacional. A unidade de análise é Brasil-Ano e as observações abrangem os anos de 1860-2011 com dados sobre Poder Naval disponíveis no banco de dados de Crisher e Souva (2014) como também de Pereira da Silva (2013). A variável independente é o Território no mar (X), operacionalizado pela extensão do território no mar sob jurisdição do Brasil declarado nos documentos oficiais do país. A Variável dependente é o Poder Naval (Y), representado pelo cálculo do total de tonelagem dos navios de guerra dos países. Como a correlação entre capacidades e tonelagem não é perfeita, Crisher e Souva ainda utilizaram no cálculo de Poder Naval um código acerca das novas tecnologias navais – de acordo com a tonelagem da tecnologia dominante, os atores que a possuem têm uma vantagem militar significativa no combate.

¹³ A análise de Young (2014) sobre a relação entre Poder Naval e incidência de conflitos é mais limitada, uma vez que busca observar essa relação apenas entre países com rivalidades duradouras (observar o efeito da corrida armamentista na guerra).

Um estudo observacional pode ser definido como a pesquisa que assume que “diferentes valores da variável independente já existem no mundo, e o que os cientistas fazem é observá-las e, então, avaliar suas afirmações teóricas por meio dos mesmos quatro obstáculos causais para descobrir se X causa Y” (KELLTSTEDT; WHITTEN, 2015, p.105). Os obstáculos a serem enfrentados são: justificar a existência um mecanismo que conecta a Variável Independente (VI) à Variável Dependente (VD); Possibilidade de eliminar a expectativa de que a VD cause a VI; Existência de covariação entre a VI e a VD; E a possibilidade de outras variáveis interferirem na relação entre a VI e a VD (Ibdem).

Em relação ao primeiro obstáculo, como demonstrado no marco teórico, é possível observar que o mecanismo que conecta a VI à VD é a questão do território como fonte de Poder. Uma vez que a posse do território no mar confere aos Estados a jurisdição de vigilância e exploração dos recursos, é necessário que o Poder Naval acompanhe a defesa desses recursos (TILL, 2009). Em relação ao segundo obstáculo, o de endogeneidade, buscase superar esse óbice através do uso de variáveis de distintas áreas (geográficas e militares). Uma vez que a delimitação do território no mar (estudos geofísicos, geomorfológicos e pleiteio jurídico junto à ONU) é realizada de maneira distinta do processo de determinação do Poder Naval (cálculo político-estratégico), entende-se que suas definições são realizadas de maneira independente.

No que tange ao terceiro óbice, sobre a correlação entre a VI e a VD, foi realizado um teste inicial (correlação de Pearson) com os dados para o Brasil ao longo do tempo obtidos em: Pereira Da Silva (2013) e Crisher e Souva (2014). E como pôde ser observado, existe correlação positiva considerável e estatisticamente significativa entre a VI e a VD. Esses resultados refutam os trabalhos que relacionam a territorialização do mar e posturas mais defensivas. Entretanto, o valor alto da correlação pode não representar a realidade, uma vez que a variação do território não foi grande (o tamanho foi alterado apenas cinco vezes) e ainda não foram adicionadas as variáveis de controle. Em relação ao último obstáculo, em uma pesquisa observacional não se pode aleatorizar o grupo de tratamento, como é possível nos estudos experimentais, (KELLTSTEDT, WHITTEN, 2015).

A técnica de análise dos dados é uma regressão linear juntamente com os testes anteriores para descartar a hipótese nula (que o aumento do Território no mar não apresenta relação com o incremento do Poder Naval do Brasil).

5.4 Resultados

Os testes foram realizados com o auxílio do Software SPSS Statistics 22. Primeiramente verificou-se a correlação (r) entre os dados. Como hipóteses de trabalho temos:

H_0 (Hipótese nula): Não há relação entre Poder Naval e Território no Mar ($r = 0$)

H_a (Hipótese alternativa): Há relação entre Poder Naval e Território no Mar ($r \neq 0$)

H_a com teoria: Quanto maior o Território no Mar, maior o Poder Naval ($r > 0$)

Teste de Correlação realizado: Correlação de Pearson, o qual varia entre -1 e +1. Quanto mais perto de 1, mais forte, independentemente do sinal. Se for igual a 0 não existe correlação. De acordo com o sinal dos resultados obtidos, a relação entre as variáveis é positiva ou negativa: para -1 (correlação negativa perfeita) e 1 (Correlação positiva perfeita). E por “Sig”: tem-se a significância da correlação – acima de 0,05 não se pode descartar a hipótese nula. Os resultados foram:

Tabela 1: Correlações

	Poder Naval	Território no Mar
Poder Naval	1	,802**
Correlação de Pearson		
Sig. (2 extremidades)		,000
N	147	147

** A correlação é significativa no nível 0,01 (2 extremidades).

Fonte: Elaboração própria

Como pode ser observado, existe correlação positiva considerável e estatisticamente significativa entre X e Y ($r = 0,802$; p valor $< 0,000$; $N = 147$). Isso significa que quanto maior a variação positiva do Território no Mar, em média, os valores do Poder Naval também variam positivamente. Esses resultados refutam os trabalhos que relacionam a territorialização do mar e posturas mais defensivas, uma vez que o p-valor do coeficiente (o qual deve ser menor que 0,05, para rejeitar a hipótese nula) foi de 0,000.

Em um segundo momento, foi realizada a análise do modelo de regressão linear simples, sendo o Território no Mar a variável independente para o mesmo número de observações. Como resultados, tem-se:

Tabela 2: Resumo do modelo

Variável	Coefficiente	R quadrado	R quadrado ajustado	Erro padrão da estimativa
Território no Mar	,802 ^a	,644	,642	16176,413

a. Preditores: (Constante), Território no mar

Fonte: Elaboração própria.

No quadro acima, tem-se o coeficiente de determinação, o qual representa o poder de determinação da variável X sobre Y. Esse teste é utilizado para retificar a força da correlação entre os dados (já apresentadas anteriormente). Por sua vez, o R quadrado relaciona-se com o ajuste do modelo. De acordo com os resultados, no intervalo entre 0 a 1, a proporção da variação do Poder Naval que é explicado pela variável Território no Mar é de 0,644. Esse resultado, juntamente com o valor do erro padrão da estimativa (desvio padrão), pode ser atribuído à complexidade do fenômeno, que é o acréscimo de Poder Naval do Brasil. Ou seja, existem outras variáveis que podem interferir nesse processo, mas ainda não foram contabilizadas.

Por fim, obteve-se os resultados para análise de variância (ANOVA).

Tabela 3: ANOVA^a

Modelo	Soma dos Quadrados	df	Quadrado Médio	Z	Sig.
1 Regressão	68631477960,322	1	68631477960,322	262,276	,000 ^b
Resíduo	37943070990,426	145	261676351,658		
Total	106574548950,748	146			

a. Variável Dependente: Poder Naval

b. Preditores: (Constante), Território no Mar

Fonte: Elaboração própria

Os resultados para a soma dos quadrados da regressão, a soma dos quadrados do resíduo (variação que o modelo não explica, ou fatores que não foram utilizados na análise) e a soma dos quadrados total (variabilidade) refletem por um lado a complexidade do fenômeno explicado (Poder Naval). Para os resultados do grau de liberdade (df), como têm-se poucas

variáveis independentes (apenas uma), a regressão apresenta apenas um grau de liberdade, o que no modelo foi compensado com um maior número de observações (anos). Por fim, o resultado para a significância (Sig), novamente apoia a rejeição da hipótese nula. Em resumo, a partir das análises realizadas nesse capítulo, a hipótese nula – que não há relação entre Poder Naval e Território no Mar – foi rejeitada, e obteve-se um grau de correlação entre as variáveis alto e estatisticamente significativo, ou seja, há um efeito positivo do Território no Mar sobre o Poder Naval.

Os resultados reiteram a relação estudada, entretanto, é importante ressaltar que esta pesquisa buscou apenas verificar o efeito da variável Território no Mar na configuração das capacidades navais do Brasil, o que não significa que outras variáveis podem influenciar na conformação desse Poder. Exemplos dessas variáveis são colocadas por Crisher (2017): proporção da população urbana e linha litorânea, mas há uma ampla gama de outras questões que podem ser estudadas, a exemplo de variáveis políticas ou econômicas. Por tanto, abre-se aqui uma janela de oportunidades para os testes empíricos de outras variáveis em estudos futuros.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao se discutir sobre Poder Naval e as variáveis que influenciam na sua conformação, existem estudos que relacionam a definição do território no mar com posturas estratégicas defensivas, uma vez que, a delimitação desse espaço gera novas competências aos Estados direcionadas ao seu litoral, e assim, essas nações deveriam ter capacidades militares de defesa em detrimento das ofensivas. Na contramão desse raciocínio, propôs-se que as águas jurisdicionais têm efeito positivo na conformação do Poder Naval do Brasil. Esse argumento se ampara na extrapolação da teoria do Realismo Ofensivo de Mearsheimer (2001) a respeito do território como fonte de Poder para manutenção da existência do Estado, exercício intelectual respaldado na construção de uma descrição histórica que se debruça sobre a trajetória das capacidades navais brasileiras (capítulo dois), como também da evolução do território marítimo (capítulo três).

A partir disso, a pergunta que guiou essa dissertação foi: O aumento do território brasileiro no mar influencia no Poder Naval desse país?. Para satisfazer o objetivo do trabalho, o exercício intelectual aqui proposto foi estruturado da seguinte maneira: No primeiro capítulo, além de expostos os principais conceitos utilizados de Poder Naval e Território, foi descrito o estado da arte do debate sobre os fatores que influenciam na conformação do Poder Naval: controle das rotas de comércio; Fatores históricos; Tecnologia bélica; Percepção dos Estados a respeito da globalização; e, por fim, o Regime Internacional do Mar.

A respeito deste último, uma das principais contribuições desse ordenamento jurídico internacional é a capacidade das nações definirem seu território marítimo. Uma vez que, esse processo gera constrangimentos das marinhas atuarem no litoral de outros países, os autores apontam que, a partir deste momento, a atenção das Marinhas de Guerra voltar-se-iam para operações e materiais de uso defensivo (OSGOOD, 1976; RICHARDSON, 1980; KEN BOOTH, 1982).

Entretanto, nos anos seguintes a esses estudos, os Estados continuaram a produzir e/ou adquirir armamentos para uso além das suas costas litorâneas. Para compreender esse comportamento, o trabalho propôs a hipótese de que o território no mar impacta

positivamente no acréscimo do Poder Naval no caso brasileiro. O argumento que justifica essa afirmação é amparado na reflexão sobre a teoria de Mearsheimer sobre a influência da estrutura internacional no comportamento dos Estados. Segundo o autor, devido às características dessa estrutura, os atores devem maximizar suas capacidades em termos de Poder, de modo a garantir sua sobrevivência. Em sua interpretação sobre território como fonte de Poder, o autor foca na dimensão terrestre para justificar a necessidade de investimentos militares.

No que diz respeito ao domínio marítimo, Mearsheimer, apresenta uma visão semelhante à percepção de Mahan e Corbett que limita o mar como um teatro de operações em apoio à Força terrestre. Tomando como base o fato de que tal perspectiva foi revista, uma vez que, o mar também é compreendido como território de fato dos Estados e como uma fonte de conflito entre esses, os capítulos dois e três desse trabalho apresentam as bases históricas que permitem ressignificar as premissas de Mearsheimer e, conseqüentemente, apontar a influencia do território marítimo na conformação do Poder Naval.

Ao discutir sobre a evolução das capacidades navais do Brasil, objeto do segundo capítulo, este trabalho demonstrou que na trajetória da Marinha brasileira houve momentos específicos de maior investimento em armamentos, entretanto esses projetos não tiveram continuidade ao longo prazo. O que demonstra que seu planejamento baseia-se mais nas atribuições decorrentes de eventos fortuitos, o que não afasta, contudo, do argumento proposto na pesquisa, uma vez que, ao longo tempo o aumento do território marítimo e as ameaças à sua soberania ocorreram em momentos pontuais.

Dando prosseguimento ao estudo descritivo, no capítulo três foi exposto o arcabouço legal sobre as águas jurídicas brasileiras, ressaltando as principais conferências internacionais e o ordenamento jurídico oriundo delas. A contribuição desse capítulo é a de demonstrar como o território marítimo brasileiro foi consolidado como território nacional de fato e a importância estratégica dele para o Brasil.

Em seqüência, o capítulo quatro encerra a proposta da pesquisa trazendo uma análise de dados quantitativa. Nesse capítulo foram descritos como a variável Poder Naval foi construída, como a mesma é utilizada em outros estudos empíricos, para então adentrar no método utilizado. Por fim, como resultado, têm-se que, a hipótese nula foi rejeitada e o grau de correlação entre as variáveis é estatisticamente significativa e alto, ou seja, os resultados mostram que há um efeito positivo do Território no Mar sobre o Poder Naval. Ainda existem

outras variáveis que podem e devem ser contabilizadas para explicar porque o Brasil investe em suas capacidades navais. Dessa forma, incentiva-se aqui novos estudos para desenvolver a área de pesquisa quantitativa sobre Poder Naval, como também o teste de outras condicionantes que não foram utilizadas nessa dissertação.

REFERÊNCIAS

- ALVES, Vágner Camilo. Ilusão desfeita: a. **Revista Brasileira de Política Internacional**, [s.l.], v. 48, n. 1, p.151-177, jun. 2005. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S003473292005000100006&script=sci_abstract&tlng=pt. Acesso em: 16 Jun. 2018.
- AMARAL, Misael Henrique Silva do. A influência norte-americana na Marinha brasileira e seus reflexos ao longo do século XX. **Navigator**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 20, p.85-93, 2014.
- ANDRADE, Antônio Quesada. Estratégia marítima, caracterização e emprego. **Instituto da Defesa Nacional**, [s.l.], Ano XIII, n. 45, p.120-137, Jan.-Mar. 1988. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10400.26/2749>. Acesso em: 09 Set. 2017.
- ASSIS, Ana Carolina de Oliveira. **Amazônia Azul: O Patrimônio da Geopolítica Brasileira no Mar?**. 2016. 65 f. TCC (Graduação) - Curso de Relações Internacionais, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2016.
- BENBOW, Tim. Naval Power and the Challenge of Technological Change. **Defence Studies**, Vol. 8, No. 2. Junho, 2008. pp. 207–226.
- BOLKS, Sean; STOLL, Richard J.. The Arms Acquisition Process: The Effect of Internal and External Constraints on Arms Race Dynamics. **Journal of Conflict Resolution**. 2000. 44(5):580–603.
- BOOTH, Ken. Naval Strategy and the Spread of Psycho-Legal Boundaries at Sea. **International Journal**, [s.l.], v. 38, n. 3, p.373-396, 1983. SAGE Publications. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.2307/40202157>. Acesso em: 24 Ago. 2017.
- BRASIL. Decreto Nº 23.672, de 2 de Janeiro de 1934. **Aprova o Código de Caça e Pesca**. Rio de Janeiro, jan. 1934. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-23672-2-janeiro-1934-498613-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 05 Jan. 2019.
- _____. Decreto Nº 28.840, de 8 de Novembro de 1950. **Declara integrada ao território nacional a plataforma submarina, na parte correspondente a esse território, e dá outras providências**. Rio de Janeiro, nov. 1950. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-28840-8-novembro-1950-329258-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 05 Jan. 2019.
- _____. Decreto-Lei Nº 44, de 18 de Novembro de 1966. **Altera os limites do mar territorial do Brasil, estabelece uma zona contígua e dá outras providências**. Brasília, nov. 1966. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1960-1969/decreto-lei-44-18-novembro-1966-378095-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 18 Dez. 2018
- _____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1967**. Brasília, DF: Senado Federal: 1967. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Constituicao/Constituicao67.htm. Acesso em: 18 Dez. 2018.

_____. Decreto Nº 63.164, de 26 de Agosto de 1968. **Dispõe sôbre exploração e pesquisa na plataforma submarina do Brasil, nas águas do mar territorial, e nas águas interiores e dá outras providências.** Brasília, ago. 1968. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-63164-26-agosto-1968-404449-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 18 Dez. 2018.

_____. Decreto-Lei Nº 553, de 25 de Abril de 1969. **Altera os limites do Mar Territorial do Brasil e dá outras providências.** Brasília, abr. 1969. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1960-1969/decreto-lei-553-25-abril-1969-376473-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 19 Dez. 2018.

_____. Decreto-Lei nº 1.098, de 35 de Março de 1970. **Altera os limites do mar territorial do Brasil e dá outras providências.** Brasília, Mar. 1970. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1970-1979/decreto-lei-1098-25-marco-1970-375405-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 18 Nov. 2018.

_____. Lei Nº 7.000, de 9 de Junho de 1982. **Autoriza o Poder Executivo a constituir a Empresa Gerencial de Projetos Navais - EMGEPRON e dá outras providências.** Brasília, 1982. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1980-1987/lei-7000-9-junho-1982-357319-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 28 Nov. 2017.

_____. **Decreto Nº 99.165, de 12 de Março de 1990.** Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Brasília, 1990.

_____. **Decreto Nº 1530 de 22 de Junho de 1995.** Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Brasília, 1995.

_____. Diretoria de Ensino da Marinha. **Introdução à história marítima brasileira.** Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006. 181 p.

_____. **Estratégia Nacional de Defesa.** Brasília, Ministério da Defesa, 2008.

_____. **Livro Branco de Defesa Nacional.** Brasília, Ministério da Defesa, 2012.

_____. Decreto Nº 7.898, de 1 de Fevereiro de 2013. **Cria a empresa pública Amazônia Azul Tecnologias de Defesa S.A. - Amazul, altera o Decreto nº 6.129, de 20 de junho de 2007, e dá outras providências.** Brasília, 2013 Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2013/decreto-7898-1-fevereiro-2013-775189-publicacaooriginal-138855-pe.html>. Acesso em: 28 Nov. 2017.

_____. **Marinha Lança ao Mar Submarino Riachuelo.** 2018. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/noticias/50786-marinha-lanca-ao-mar-submarino-riachuelo>. Acessado em: 10 Jan. 2019.

_____, Marinha do. **Ordem do Dia Nº 2/2018.** 2018b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/content/porta-helicopteros-multiproposito-atlantico>. Acesso em: 10 Jan. 2019.

_____, Marinha do. **Meios Navais.** 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/meios-navais>. Acesso em: 10 Jan. 2019.

BRICK, Eduardo Siqueira; NOGUEIRA, Wilson Soares Ferreira. A estratégia naval brasileira e o desenvolvimento da base logística de defesa. **Revista da Escola de Guerra Naval**, [s.l.],

v. 23, n. 1, p.13-44, 1 abr. 2017. Tikinet Edicao Ltda. - EPP. <http://dx.doi.org/10.22491/1809-3191.v23n1.p13-44>.

BULL, Hedley. Sea power and political influence. **The Adelphi Papers**, [s.l.], v. 16, n. 122, p.1-9, mar. 1976. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/05679327608457271>. Acesso em: 06 Out. 2017.

CASTRO, Luiz A. de A. **O Brasil e o Novo Direito do Mar: Mar territorial e Zona Econômica Exclusiva**. Fundação Alexandre Gusmão. Brasília, 1989.

CRISHER, Brian Benjamin; SOUVA, Mark. Power at Sea: A Naval Power Dataset, 1865–2011. **International Interactions**, [s.l.], v. 40, n. 4, p.602-629, 22 jul. 2014. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/03050629.2014.918039>. Acesso em: 24 Out. 2017.

CRISHER, Brian Benjamin. Naval power, endogeneity, and longdistance Disputes. **Research and Politics**. Janeiro- Março 2017, p. 1–6. Disponível em: <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/2053168017691700>. Acesso em: 20 Jul. 2018.

FIENBERG, S. *et al.* **Sharing Re- search Data**. Washington, DC: National Academy Press, 1994.

FUINI, L. L.. Território, Territorialização E Territorialidade: O Uso Da Música Para A Compreensão De Conceitos Geográficos. **Terra Plural**, [s.l.], v. 8, n. 1, p.225-249, 2014. Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG). Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5212/terraplural.v.8i1.0012>. Acesso em: 30 Nov. 2017.

FURQUIM JR, Laércio. **Fronteiras Terrestres e Marítimas do Brasil: Um contorno dinâmico**. 2007. 213 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

GARCIA, Eugênio Vargas. A diplomacia dos armamentos em Santiago: o Brasil e a Conferência Pan-Americana de 1923. **Revista Brasileira de História**, São Paulo , v. 23, n. 46, p. 173-200, 2003. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882003000200008&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 02 Jan. 2019.

GORSHKOV, S. G.. The Sea power of the state. **Survival: Global Politics and Strategy**, [s.l.], v. 19, n. 1, p.24-29, janeiro 1977. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/00396337708441659>. Acesso em: 06 Out. 2017.

GOUGH, Barry M.. Maritime strategy: The legacies of Mahan and Corbett as philosophers of sea power. **The Rusi Journal**, [s.l.], v. 133, n. 4, p.55-62, dez. 1988. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/03071848808445330>. Acesso em: 06 Out. 2017.

HATTENDORF, J. **What Is Maritime Strategy?**. Soundings, n. 1, out. 2013. Disponível em: https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwj_cL94unXAhVDIZAKHdSKA6UQFggoMAA&url=http%3A%2F%2Fnavyvic.net%2Fnews%2Fdocuments%2FSoundings_1.pdf&usq=AOvVaw3uN7ZMXUBt8hiNmglHsl5. Acesso em: 06 Nov. 2017.

JUDICE, Luciano Ponce Carvalho. **A Defesa Proativa da Amazônia Azul e a Área Estratégica do Pré-Sal**. 2015. 238 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-graduação em Estudos Marítimos, Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2015.

KELLSTEDT, Paul M.; WHITTEN, Guy D. **Fundamentos da Pesquisa em Ciência Política**. São Paulo: Blucher, 2015. 344 p.

KING, Gary; KEOHANE, Robert O.; VERBA, Sidney. **Designing Social Inquiry: Scientific Inference in Qualitative Research**. New Jersey: Princeton University Press, 1994. 264 p.

KING, Gary. REPLICAÇÃO, REPLICAÇÃO. **Revista Eletrônica de Ciência Política**, [S.l.], v. 6, n. 2, dez. 2015. ISSN 2236-451X. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/politica/article/view/44206>>. Acesso em: 19 Abr. 2018.

KRASKA. Grasping. The Influence Of Law on Sea Power. In: **Naval War College Review**, Summer, 2009, Vol. 62, No. 3, p.113-135. Disponível em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1423107. Acesso em: 06 Out. 2017.

KRASNER, Stephen D. “ Causas estruturais e consequencias dos Regimes Internacionais: Regimes como variáveis intervenientes”. **Revista de Sociologia Política**. Curitiba, v.20, n.42, jun. 2012. P.93-110. Traduzido do original por: Dalton Guimarães, Feliciano Guimarães e Gustavo Biscaia de Lacerda. Disponível em: <<http://www.cielo.br/pdf/rsocp/v20n42/8.pdf>>. Acesso em: 10 Abr. 2016.

LUIS, Camila Cristina Ribeiro. O Poder Naval na Construção do Poder Marítimo Brasileiro. **Rev. Bra. Est. Def.** v. 2, nº 1, jan./jun. 2015, p. 123-137. Disponível em: <https://rbed.abedef.org/rbed/article/view/55275>. Acessado em: 24 Nov. 2017.

MARTINS, Hélio Leôncio. Evolução da Política Naval brasileira entre as duas Guerras Mundiais. In: **História Naval Brasileira**. Tomo II v. Quinto. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha – Serviço de Documentação da Marinha, 1985.

MARTINS FILHO, João Roberto. O Projeto do Submarino Nuclear Brasileiro. **Contexto Internacional**, Rio de Janeiro, v. 33, n. 2, p.277-314, julho/dezembro. 2011.

_____, João Roberto. Relações Navais entre Brasil e Reino Unido Durante a Guerra Fria: O Caso da Aquisição das Fragatas Vosper. **Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, Porto Alegre, v. 4, n. 7, p.73-103, Jan./Jun. 2015.

MEARSHEIMER, John J.. **The Tragedy of Great Power Politics**. Nova York: W.w. Norton & Company, 2001. 561 p.

MENEZES, Soraya Fonteneles de. **A Territorialização Do Mar No Século XXI: A Estratégia Marítima Da República Popular Da China Na Ásia-Pacífico À Luz Do Direito Internacional Do Mar**. 2016. 126 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Estudos Marítimos, Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2016.

MITCHELL, Sara McLaughlin, and Brandon C. PRINS. Beyond Territorial Contiguity: Issues at Stake in Democratic Militarized Interstate Disputes. **International Studies Quarterly**, 43(1):169–183. 1999.

MODELSKI, George; THOMPSON, William R. **Seapower in Global Politics, 1494–1993**. Seattle: University of Washington Press. 1988.

NEMETH, Stephen C. et al. Ruling the Sea: Managing Maritime Conflicts through UNCLOS and Exclusive Economic Zones. **International Interactions**, [s.l.], v. 40, n. 5, p.711-736, 25 set. 2014. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/03050629.2014.897233>. Acesso em: 29 Nov. 2017

OSGOOD, Robert E.. Military implications of the new ocean politics. **The Adelphi Papers**, [s.l.], v. 16, n. 122, p.10-16, mar. 1976. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/05679327608457272>. Acesso em: 06 Out. 2017.

PARANHOS, Ranulfo et al. A Importância da Replicabilidade na Ciência Política: o Caso do SIGOBR. **Revista Política Hoje**-ISSN: 0104-7094, v. 22, n. 2, p. 213-229, 2014.

PENHA, Eli Alves; MENDES, Andréa Ribeiro. A fronteira Marítima Brasileira e a Geoestratégia do Atlântico Sul. In: LUIGI, Ricardo; PENNAFORTE, Charles. **Perspectivas geopolíticas: uma abordagem contemporânea**. Rio de Janeiro: Cenegri - Centro de Estudos em Geopolítica e Relações Internacionais, 2010. p. 137-162.

RICHARDSON, Elliot L. Power, Mobility and the Law of the Sea. **Foreign Affairs**, [s.l.], v. 58, n. 4, p.902-919, 1980. JSTOR. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.2307/20040510>. Acesso em: 06 Out. 2017.

SCHOFIELD, Clive, STOREY, Ian. **The South China Sea Dispute: increasing stakes and rising tensions**. Washington: The Jamestown Foundation, 2009.

SILVA, Alexandre Pereira da. O novo pleito brasileiro no mar: a plataforma continental estendida e o Projeto Amazônia Azul. **Revista Brasileira de Política Internacional**, [s.l.], v. 56, n. 1, p.104-121, 2013.

_____, Alexandre Pereira da. O Brasil e um novo despertar para o direito do mar. *Revista de informação legislativa: RIL*, v. 52, n. 208, p. 25-40, out./dez. 2015. Disponível em: <http://www12.senado.leg.br/ril/edicoes/52/208/ril_v52_n208_p25>. Acesso em: 17 Dez. 2018.

TILL, Geoffrey. **Seapower: a guide for the twenty-first century**. 2. ed. New York: Routledge, 2009. 409 p.

TOFT, Peter. John J. Mearsheimer: an offensive realist between geopolitics and power. **Journal Of International Relations And Development**, [s.l.], v. 8, n. 4, p.381-408, 30 nov. 2005. Springer Nature. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1057/palgrave.jird.1800065>. Acesso em: 20 Nov. 2017.

TRAVASSOS, Mário. **Projeção Continental do Brasil**. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1947.

TRUMMER, Fábio. **Bairro Novo-Casa Caiada**. Recife, 2008. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=WWT3vVkHE18>. Acesso em: 18/01/2019.

VIANNA FILHO, Arlindo. **Estratégia Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995. 170 p.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro**. 3. ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985. 151 p.

VIOLANTE, Alexandre Rocha. A teoria do Poder Marítimo de Mahan: Uma análise crítica à luz de autores contemporâneos. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 1, p. 223 – 260, jan./jun. 2015. Disponível em: <https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/182>. Acesso em: 24 Nov. 2017.

YE, Min; HEO, UK. The Empirical Analysis of Conflicts, Using Databases. In: SOETERS et al. **Routledge Handbook of Research in Military Studies**, New York: Routledge, 2014, p. 238-248.

YOUNG, Bae Hack. Quantifying Naval Power and Its Implications. **Journal of Korean Institute for Maritime Strategy**. 2014, vol 17, No 2, p. 207- 233.