

CMG ZAMIR DA SILVA CHAGAS

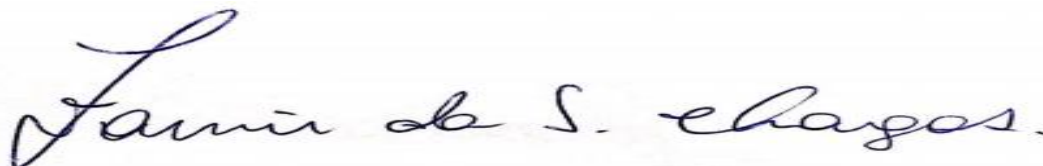
MOBILIZAÇÃO MARÍTIMA E O EMPREGO DE NAVIOS MERCANTES

Trabalho apresentado à Escola Superior de
Guerra como requisito parcial para a conclusão
do Curso de Altos Estudos de Defesa

Orientador: Cel. EB R1 Carlos Eduardo
Bornhausen Cardoso

Brasília
2020

Os TCC, nos termos da legislação que resguarda os direitos autorais, são considerados propriedade da Escola Superior de Guerra (ESG). É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho ou mencioná-los para comentários e citações, desde que sem propósitos comerciais e que seja feita a referência bibliográfica completa. Os conceitos expressos nos TCC são de responsabilidade do autor e não expressam necessariamente qualquer orientação institucional da ESG.

A handwritten signature in black ink, reading "Zamir da S. Chagas." The signature is written in a cursive style with a large initial 'Z'.

CMG ZAMIR DA SILVA CHAGAS (ID. 505.175- 4 – MB)


ZAMIR DA SILVA CHAGAS

MOBILIZAÇÃO MARÍTIMA E O EMPREGO DE NAVIOS MERCANTES

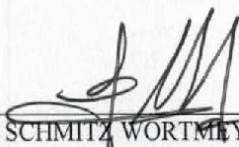
Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Escola Superior de
Guerra – Campus Brasília, como
exigência parcial para a obtenção do
título de Especialista em Altos Estudos
em Defesa.

Trabalho de Conclusão de Curso **APROVADO:**


Brasília, DF, 22 de outubro de 2020



CARLOS EDUARDO BORNHAUSEN CARDOSO (Cel R1 EB)
Orientador



DANIELA SCHMITZ WORTMEYER (Maj QCO EB)
Avaliador 1



PETERSON FERREIRA DA SILVA (Prof. Dr.)
Avaliador 2

MOBILIZAÇÃO MARÍTIMA E O EMPREGO DE NAVIOS MERCANTES

Zamir da Silva Chagas.

RESUMO

Este artigo científico teve o objetivo de constatar a situação em que se encontra a Mobilização Marítima com o emprego de Navios Mercantes (NM) em proveito da Marinha do Brasil (MB), na atualidade, para contribuir com a Defesa Nacional. Para tanto, considerou como foco principal o conteúdo descrito na Política Nacional de Defesa (PND), na Estratégia Nacional de Defesa (END) e demais documentos condicionantes sobre a Mobilização no Brasil, onde se fez uso da metodologia de pesquisa documental e de campo e revisão bibliográfica para fundamentação do trabalho proposto. Observou-se a estrutura do Sistema Nacional de Mobilização (SINAMOB) com bojo na sua vertente militar voltada para a Mobilização Marítima e a possibilidade de emprego de NM adaptados a serem incorporados à MB, para a Hipótese de agressões estrangeiras por via marítima e a necessidade de assegurar meios para negação do mar a um possível inimigo. A situação da Marinha Mercante brasileira, a construção naval, as políticas e os incentivos foram estudados para se chegar a conclusão sobre o seu posicionamento para o desenvolvimento da frota mercante brasileira para a área de Defesa Nacional. Além disso, foram observados exemplos históricos e ações realizadas por outras marinhas, onde o debate sobre a Mobilização mostrou-se consolidado e existem políticas claras que demonstraram a importância e a contribuição da Mobilização Marítima para a prontidão das Forças Armadas, no caso específico brasileiro tratado por este estudo, a MB.

Palavras-chave: Mobilização Marítima; SINAMOB; Marinha do Brasil; Marinha Mercante. Navios Mercantes. Construção Naval. Defesa Nacional.

MARITIME MOBILIZATION AND EMPLOYMENT OF MARKET SHIPS

ABSTRACT

This paper had the objective of verifying the situation in which Maritime Mobilization is found with the use of Merchant Ships (MS) for the benefit of the Brazilian Navy (MB), at present, to contribute to National Defense. To this end, it considered as main focus the theoretical framework described in the National Defense Policy (PND), National Defense Strategy (END) and other conditioning documents on Mobilization in Brazil, where the documentary, field and research methodology was used. bibliographic review to support the proposed work. It was observed the structure of the National Mobilization System (SINAMOB) with a bulge in its military aspect focused on Maritime Mobilization and the possibility of using MS adapted to be incorporated into the MB, for the hypothesis of foreign aggressions by sea and the need of securing means for denying the sea to a possible enemy. The situation of the Brazilian Merchant Navy, shipbuilding, policies and incentives were studied in order to reach a conclusion on its positioning for the development of the Brazilian merchant fleet for the area of National Defense. In addition, historical examples and actions taken by other navies were observed, where the debate on Mobilization was consolidated and there are clear policies that demonstrated as a result the importance and contribution of Maritime Mobilization to the readiness of the Armed Forces, in the specific case Brazilian treated by this study, MB.

Keywords: Maritime Mobilization; SINAMOB; Brazilian Navy; Merchant Navy. Merchant Ships. Shipbuilding. National Defense.

1. INTRODUÇÃO

Este artigo tem o objetivo de identificar a situação atual em que se encontra a **Mobilização Marítima**¹, no que diz respeito ao emprego de Navios Mercantes para contribuir com o aumento de meios² visando assegurar a capacidade dissuasória operacional da MB no cumprimento de suas tarefas estratégicas, na atualidade, em proveito da Defesa Nacional³. Para tanto, considerou-se como foco principal uma abordagem indutiva baseada em pesquisa documental de campo e revisão bibliográfica, tendo como referencial teórico os conteúdos descritos na Política Nacional de Defesa (PND), na Estratégia Nacional de Defesa (END) e demais documentos condicionantes sobre a Mobilização no Brasil. Neste ínterim, observou-se a estrutura do SINAMOB, a situação da Marinha Mercante brasileira para contribuir com a Defesa Nacional, o exemplo histórico ocorrido na Guerra das Malvinas (1982) e as políticas adotadas por países que fazem uso da Mobilização Marítima para comprovar a importância e a contribuição do seu emprego para a prontidão das Forças Armadas (FA), nesse caso específico, a MB.

Cabe ressaltar que, a Mobilização tem vários significados bem conhecidos e utilizados no cotidiano da população brasileira como dar movimento a convocar ou encorajar pessoas para engajamento ou participação em atos cívicos ou políticos, pôr em ação cidadãos, recursos, etc. Mas, também, há o sentido praticamente ignorado na linguagem coloquial que consta em dicionário da língua portuguesa, mais presente na doutrina militar, dizendo respeito ao conjunto de operações para defender uma Nação ou prepará-la para uma ação militar (MICHAELIS, 2020).

Essa última definição tem foco orientado para a Defesa Nacional e com a criação do Decreto nº 6592, de 02 de outubro de 2008, onde a Mobilização passou a ser uma medida decretada pelo Presidente da República, em caso de agressão estrangeira, visando à obtenção

¹Conjunto de atividades sistêmicas, empreendidas rotineiramente na MB, relativas à previsão das necessidades de complementação das funções logísticas e ao planejamento antecipado de seu atendimento, para fazer face a uma situação de emergência decorrente da efetivação de uma Hipótese de Emprego ou na iminência de sua concretização. (BRASIL, 2010).

² Força e elementos materiais que integram o poder de combate (BRASIL, 2015a, p.167)

³Defesa Nacional: É o conjunto de atitudes, medidas e ações do Estado, com ênfase na expressão militar, para a defesa do Território Nacional, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas (BRASIL, 2016b, p.5).

imediate de recursos e meios para a implementação das ações que a Logística Nacional⁴ não possa suprir, segundo os procedimentos habituais.

Para a obtenção imediata supramencionada, o conceito de **Mobilização Nacional**⁵ tornou-se amplo e inclusive foi constatada a necessidade de envolvimento de setores da sociedade relacionados às áreas política, econômica, social, psicológica, de segurança e inteligência, de defesa civil, científica, tecnológica e militar, a nível ministerial, surgindo o SINAMOB.

Cabe ressaltar que a agressão estrangeira não precisa necessariamente ocorrer por meio de uma invasão ao território nacional, pois ameaças ou atos lesivos à soberania nacional, à integridade territorial, ao povo brasileiro ou às instituições nacionais, podem ser executados em qualquer localidade neste mundo globalizado.

Dessa forma, verifica-se que são amplas as áreas a serem consideradas para atuação em prol da Defesa Nacional e o Estado precisa estar organizado com uma Política clara para este fim.

A PND é este elemento, balizador de uma postura proativa do Estado a fim de proteger os interesses nacionais, sendo a Mobilização fundamental para complementar a sua capacidade de implementar ações para fazer frente a possíveis ameaças de maneira a salvaguardar vidas e as vastas riquezas, presentes no solo, no espaço aéreo e nas Águas Jurisdicionais⁶ Brasileiras (AJB).

No que diz respeito a AJB, para cumprir a tarefa mencionada, cabe à Marinha do Brasil (MB) ter uma força naval de superfície contando tanto com navios de grande porte, capazes de operar e de permanecer por longo tempo em alto mar, como com navios de porte menor, dedicados a patrulhar o litoral e os principais rios navegáveis brasileiros. Para tanto, a Esquadra deverá estar capacitada para se posicionar e operar nas áreas definidas no espaço e no tempo estabelecidos pelo Estado para garantir a soberania nacional (BRASIL, 2016b). Neste ponto, a

⁴ Logística Nacional: É o Conjunto de atividades relativas à previsão e provisão dos recursos e meios necessários à realização das ações decorrentes da Estratégia Nacional de Defesa (BRASIL, 2007b).

⁵ É o conjunto de atividades planejadas, orientadas e empreendidas pelo Estado, complementando a Logística Nacional, destinadas a capacitar o País a realizar ações estratégicas, no campo da Defesa Nacional, diante de agressão estrangeira. (BRASIL, 2015c, p. 37)

⁶ Espaço jurisdicional marítimo que compreende as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua e a zona econômica exclusiva de um país, onde é exercida pelo Estado costeiro a jurisdição para fazer cumprir suas leis e onde dispõe do poder de punir quem as infrinja (BRASIL, 2015a, p. 25).

Mobilização Marítima se faz necessária ao observar a utilização dos recursos disponíveis na Indústria Nacional, no caso da MB os meios de superfície da Marinha Mercante que possam ser convertidos para emprego como navio Tanque (para abastecimento no mar), hospital, de transporte de tropa, de transporte de carros de combate, etc.

Na hipótese de concentração de forças inimigas que se aproximem do Brasil por via marítima, será possível assegurar os meios para negar o uso do mar ao inimigo, desestimular ou neutralizar possíveis ameaças, utilizando a Mobilização Marítima com os recursos disponíveis na Indústria Nacional, no caso da MB os meios de superfície da Marinha Mercante mobilizáveis acima mencionados?

Sendo assim, a ideia, ao logo do desenvolvimento deste trabalho acadêmico é como objetivo geral constatar a situação atual em que se encontram os navios mercantes para que sejam empregados na Marinha do Brasil, em caso de necessidade de mobilização. E como objetivos específicos verificar o amparo legal para que sejam executadas estas ações, a existência de algum projeto em andamento no Brasil, na Marinha Mercante e seus órgãos de apoio, visando a transformação dos navios para atuar, em caso de necessidade, no esforço de guerra, assim como a situação em que se encontra a frota mercante brasileira para atendimento a esta possibilidade de emprego em proveito da Defesa Nacional.

Dessa forma, esse estudo se justifica pela importância da participação da Marinha Mercante no esforço para contribuir na Mobilização Marítima para a defesa dos Objetivos Nacionais de Defesa (OND) e aumento do grau de prontidão das FA, no caso da MB, a partir da possibilidade de utilização de Navios Mercantes habilitados para serem transformados em navios tanque, de transporte de pessoal/material, hospital, etc. Sem o seu preparo, com navios capazes de prontamente serem adaptados para atender às carências observadas no emprego de meios pela MB, a tarefa prevista na END, de negação do uso do mar, poderá ficar comprometida.

Por fim, para cumprir o objetivo descrito neste trabalho, foram realizados levantamentos de dados de documentações, por pesquisa documental e bibliográfica, baseados em informações constantes de: decretos, portarias, publicações, livros, periódicos, palestras e sites de organizações na internet relacionadas ao tema a ser desenvolvido.

Desta forma, todo o conteúdo pesquisado foi distribuído em seis seções, a começar por esta introdução.

Na seção dois, serão apresentados os conteúdos sobre a Mobilização Nacional/Marítima com as diretrizes previstas na PND e END, demonstrando a sua importância e contribuição para a Defesa.

Na seção três serão realizadas breves considerações sobre a Logística, uma vez que a Mobilização é sua atividade complementar. Serão definidos os conceitos referentes à Mobilização Nacional e sua estrutura, apresentando a composição e o propósito do SINAMOB e o seu braço militar naval que é a Mobilização Marítima. Da mesma forma será apresentado um exemplo histórico denotando a sua importância e contribuição para o êxito da Marinha que fez uso da Mobilização Marítima para defender os interesses de sua nação.

Na seção quatro será apresentada a Marinha Mercante brasileira como componente do Poder Marítimo e a sua evolução desde 1960. A responsabilidade da MB pela formação de seu pessoal, assim como de emprego de seus navios mercantes adaptados como unidades não orgânicas, em proveito da Defesa Nacional, em caso de acionamento da Mobilização Marítima.

Na seção cinco será apresentada a situação da construção naval no Brasil, os incentivos, debates no âmbito nacional e posicionamento no que diz respeito à Mobilização Marítima dos dois principais atores no cenário mundial na atualidade: EUA e CHINA.

Na seção seis será feita uma análise concluindo os principais desafios a serem vencidos para que a Mobilização Marítima com uso de Navios Mercantes seja efetiva, assim como sugestões para que o rumo adequado seja seguido por esta atividade fundamental para aumentar a capacidade da Nação a se opor a possíveis ameaças.

2. A PREVISÃO DA MOBILIZAÇÃO NA PND E END

A PND é o documento condicionante de mais alto nível do planejamento de ações destinadas à Defesa Nacional, coordenadas pelo Ministério da Defesa (MD) para preservar a soberania e os interesses nacionais. Voltada, essencialmente, para ameaças externas, estabelece

os OND e orientações para o preparo e o emprego dos setores militar e civil em todas as esferas do Poder Nacional, em prol da Defesa Nacional (BRASIL, 2016b). É na PND que se define o posicionamento do Estado brasileiro para a concepção de sua Defesa visando a proteção de nosso povo e nossas riquezas contra interesses externos escusos, assunto pouco presente nos debates nacionais, pela não percepção de nossos cidadãos de possíveis ações de outros países para a obtenção dos vastos recursos presentes no Brasil, desde nossas fronteiras terrestres até a Amazônia Azul⁷.

A população brasileira, por sua vez, após longo período livre de conflitos, tem a percepção das ameaças desvanecida, ainda que o País tenha evoluído nas questões de segurança e de defesa [...] Para proteger seu povo e seu patrimônio, bem como para ter a liberdade de perseguir seus legítimos interesses, o Brasil deve considerar a possibilidade de se defrontar com antagonismos que venham pôr em risco seus objetivos nacionais (BRASIL, 2016b, p.7).

A PND tem entre seus OND a garantia da soberania, do patrimônio nacional e a integridade territorial; a manutenção das Forças Armadas (FA) modernas, integradas, adestradas e balanceadas, adequadamente desdobradas no território nacional; a conscientização da sociedade brasileira da importância dos assuntos de defesa do País; o desenvolvimento da indústria nacional de defesa, orientada para a obtenção da autonomia em tecnologias indispensáveis; a estruturação das FA em torno de capacidades, dotando-as de pessoal e material compatíveis com os planejamentos estratégicos e operacionais e o desenvolvimento do potencial de logística de defesa e de **Mobilização Nacional** (BRASIL, 2016b).

Como se pode observar a PND menciona a importância da manutenção das FA modernas, integradas, sua distribuição apropriada pelo território nacional e condição de pronto emprego, assim como o desenvolvimento da capacidade de **Mobilização Nacional**, que é necessária para contribuir com a prontidão mencionada.

Após examinar a PND, é necessário observar a END, pois enquanto a PND fixa os OND e propõe ao Estado o caminho para o seu atingimento, a END estabelece como fazer o que foi estabelecido pela Política. Esses documentos mostram o caminho a ser seguido para a consolidação de uma Defesa fundamentada em princípios democráticos, condizente com a grandeza do Brasil, voltada para a proteção de seu povo e de suas riquezas, nesse contexto mundial repleto de conflitos, pelos mais variados interesses.

⁷ Área oceânica com extensão de cerca de 5,7 milhões de Km², equivalente a mais da metade da massa continental brasileira, onde se encontram as reservas do pré-sal (aproximadamente 95% do petróleo brasileiro), 80% do gás natural e 45% do pescado produzido no Brasil. Disponível em: https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/. Acesso em 15 abr. 2020.

[...] não se pode negligenciar a intensificação de disputas por áreas marítimas, pelo domínio espacial e por fontes de água doce, de alimentos e de energia. Tais questões poderão levar a ingerências em assuntos internos ou a controvérsias por interesses sobre espaços sujeitos à soberania dos Estados, configurando possíveis quadros de conflito. (BRASIL, 2016b, p.9).

A END descreve, na realização da Estratégia de Defesa Marítima do país para a MB, as tarefas estratégicas de Negação do uso do mar, o Controle de Áreas Marítimas e a Projeção de Poder. Destas três, a prioridade é assegurar os meios para negar o uso do mar a qualquer concentração de forças inimigas que se aproxime do Brasil por via marítima antes de atendidos quaisquer outros objetivos estratégicos.

A MB deverá ter o foco voltado para os objetivos de Defesa proativa das plataformas petrolíferas, das instalações navais e portuárias, dos arquipélagos e ilhas oceânicas nas AJB. Estar pronta para responder a qualquer ameaça, por Estado ou por forças não convencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio (BRASIL, 2016a). Para tanto, existe a diretriz que alerta para a necessidade do desenvolvimento do potencial de **Mobilização Militar⁸ e Nacional**, que será responsável pela capacidade das FA aumentarem rapidamente os meios humanos e materiais para proteger o território nacional, nossas linhas de comércio marítimo, plataformas de petróleo e o espaço aéreo. E a instabilidade observada no cenário internacional exige prontidão das FA, sendo a Mobilização Militar fundamental para assegurar sua capacidade operacional e dissuasória, auxiliando no cumprimento de suas tarefas estratégicas. No caso da MB, a **Mobilização Marítima**.

3. A MOBILIZAÇÃO MARÍTIMA

Antes das considerações sobre a Mobilização Marítima, cabe lembrar que a Logística Nacional atua como um instrumento de execução e atuação permanente na aplicação do Poder Nacional⁹ para a conquista e manutenção dos OND.

A Logística Militar realiza todas as atividades para atender às necessidades de recursos e serviços para o cumprimento das missões das FA, atuando desde a determinação das necessidades até a obtenção e distribuição daquilo que for verificada a importância de aquisição.

⁸Conjunto de atividades planejadas, empreendidas e orientadas pelo Estado, desde a situação de normalidade, com o propósito de preparar a expressão militar para a passagem da estrutura de paz para a estrutura de guerra, para fazer frente a uma situação de emergência decorrente da iminência de concretização ou efetivação de uma hipótese de emprego (BRASIL, 2015b, p.15).

⁹É a capacidade que tem a Nação para alcançar e manter os Objetivos Nacionais, em conformidade com a vontade nacional. Manifesta-se em cinco expressões: a política, a econômica, a psicossocial, a militar e a científico-tecnológica (BRASIL, 2015a, p.212).

Entretanto, devido ao elevado custo para o aparelhamento das FA, o Poder Militar¹⁰ deve ser dimensionado, em tempo de paz, com o mínimo de meios indispensáveis à garantia da defesa da integridade e à sobrevivência da Nação contra ameaças de qualquer natureza. Considerando o tempo correspondente ao prazo previsto para a concretização de uma Hipótese de Emprego¹¹ ou o atendimento de uma capacidade operacional essencial, o aparelhamento total das FA pode ser executado gradativamente, sendo completado em caso de agravamento da situação, contando com as atividades da **Mobilização Nacional** (BRASIL, 2015d). Desta forma, a Mobilização surgirá para suprir as necessidades não atendidas, isto é, as carências.

A Logística é o ponto de partida para a Mobilização, onde serão tomadas as medidas para atendimento das carências, e após decretada a **Mobilização Nacional**, poderá ser feita a reorientação da produção, da comercialização, da distribuição, do consumo de bens e da utilização de serviços, a intervenção nos fatores de produção públicos e privados, a requisição e ocupação de bens e serviços (BRASIL, 2007a). Para atendimento às carências observadas na MB será ativada a **Mobilização Marítima**.

3.1 Sistema Nacional de Mobilização (SINAMOB)

Para a realização das fases¹² da Mobilização de maneira ordenada e integrada foi criado o SINAMOB. Seu órgão central é o MD e se estrutura sob a forma de direções setoriais (subsistemas) nas áreas política, econômica, social, psicológica, de segurança, de inteligência, de defesa civil, científico-tecnológica e militar (BRASIL, 2007a).

¹⁰Expressão do Poder Nacional, constituída de meios predominantemente militares de que dispõe a nação para, sob a direção do Estado, promover pela dissuasão ou pela violência a conquista dos objetivos nacionais ou sua manutenção (BRASIL, 2015a, p.212).

¹¹Antevisão de possível emprego das Forças Armadas em determinada situação ou área de interesse estratégico para a Defesa Nacional. É formulada considerando-se o alto grau de indeterminação e imprevisibilidade de ameaças ao País, sendo perfeitamente caracterizada e mensurável. Com base nas hipóteses de emprego, serão elaborados e mantidos atualizados os planos estratégicos e operacionais pertinentes, visando a possibilitar o contínuo aprestamento do Poder Nacional como um todo, e em particular do Poder Militar, para emprego na defesa dos interesses nacionais (BRASIL, 2015a, p.139).

¹²A Mobilização tem suas atividades divididas em duas fases:

- Preparo - na situação de normalidade da Nação, as atividades de mobilização e de desmobilização nacionais são planejadas, orientadas e executadas de modo contínuo, metódico e permanente para que, na iminência ou quando for decretada a Mobilização, esta atenda às necessidades em complemento à Logística Nacional; e
- Execução - - consiste na implementação de forma acelerada e compulsória do Plano Nacional de Mobilização com o objetivo de empregar os recursos existentes, tanto na estrutura pública, quanto na privada, necessários ao esforço de Defesa Nacional (2015d).

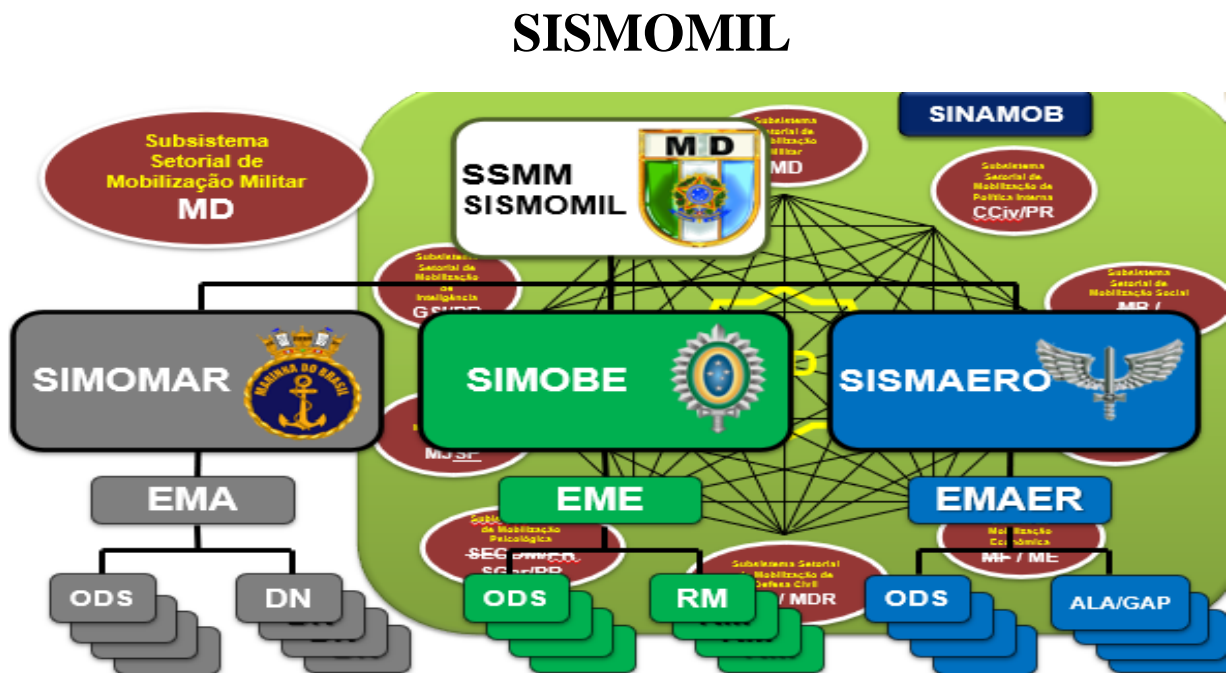
Figura 1: Estrutura do SINAMOB.



Fonte: Lei Nº 11.631/2007.

O subsistema Setorial de Mobilização Militar (SISMOMIL) é dirigido e coordenado pelo MD, para assegurar o emprego contínuo, adequado e oportuno dos meios e das condições necessárias para o enfrentamento militar de agressão estrangeira (BRASIL, 2014).

Figura 2: Estrutura do SISMOMIL.



Fonte: Ministério da Defesa. SISMOMIL, 2014.

O SISMOMIL, constitui-se na principal ferramenta da Mobilização Militar, sendo composto, além do próprio Órgão de Direção Setorial da Expressão Militar (ODSEM), pelas FA, por meio de seus respectivos Sistemas de Mobilização.

Cabe destacar que a Mobilização Militar tem entre seus objetivos a orientação, desde a fase do preparo, tanto a produção de PRODE¹³, como a transformação ou adaptação de meios e estabelecimentos da indústria nacional para atendimento às demandas das FA para garantirem a soberania e a integridade territoriais (BRASIL, 2015d).

A Mobilização Militar, como parte integrante da Mobilização Nacional, planeja, orienta e empreende atividades, desde a situação de normalidade, a fim de dotar as FA de todos os recursos logísticos (pessoal, material, instalações e serviços), que serão obtidos, por meio do Estado, no Poder e no Potencial Nacionais ou no exterior, a fim de capacitar as referidas Forças a enfrentar situações de emergência, decorrentes de ameaças à soberania nacional, à integridade territorial ou aos interesses nacionais, dentro ou fora do território brasileiro, complementando as carências da logística militar (BRASIL, 2015d, p.23).

A **Mobilização Marítima** é executada rotineiramente pela MB, por meio do seu Sistema de Mobilização que é o SIMOMAR composto por oito subsistemas específicos voltados para o componente civil do Poder Marítimo: Recursos Humanos, Saúde, Manutenção, Salvamento, Suprimento, Transporte, Engenharia e Atividades Marítimas (BRASIL, 2010).

Para a realização da Mobilização Marítima a MB segue as orientações do MD, para subsidiar as empresas brasileiras fornecedoras de bens e serviços passíveis de atenderem às suas necessidades estratégicas para o cumprimento de sua missão. Ademais, esta Força, também, contribui no apoio ao fomento às empresas nacionais fornecedoras de bens e serviços passíveis de transformação, visando à produção de itens de interesse militar.

Nesse sentido, a MB deve acompanhar os assuntos atinentes aos incentivos a serem concedidos às empresas nacionais cujo produto se enquadre nos critérios voltados para o interesse da Mobilização Marítima e que tenham condições de atender, por meio de adaptações de projetos já existentes ou orientação de novos, já na fase de construção dos meios navais, alterações que facilitem seu futuro emprego militar. Da mesma forma, também, deve acompanhar a tramitação de instrumentos legais que possibilitem a realização dos projetos mencionados (BRASIL, 2010).

¹³Equipamentos materiais, serviços e informações que tenham aplicação na área de Defesa. A definição inclui veículos e sistemas completos de qualquer natureza, bem como materiais processados, peças e acessórios para os mesmos (BRASIL, 2015a, p.225).

O Órgão de Direção Setorial (ODS), responsável na MB por estas ações, no que diz respeito às atividades marítimas é o Comando de Operações Navais (ComOpNav).

O ComOpNav é quem as operacionaliza, observando as leis em vigor, para a sua execução e cumprimento harmônico em conjunto com os componentes civis da estrutura da Organização do Controle do Tráfego Marítimo (ORGACONTRAM): a Organização de Direção Civil do Transporte Marítimo (ORGDCM) e a Organização de Direção Civil da Pesca (ORGDCP) (BRASIL, 2017).

A Doutrina Militar Naval prevê que a ORGDCTM busque assegurar a continuidade do comércio marítimo e das demais atividades econômicas desenvolvidas nas águas de interesse do País, mantenha o funcionamento do sistema portuário nacional e empregue os navios mercantes nacionais e afretados, enquanto a ORGDPC é responsável pela coordenação das atividades de pesca no Brasil.

Da mesma forma, esta doutrina define que a estrutura militar, afeta ao Comando da Marinha, é responsável pela Defesa do Tráfego Marítimo¹⁴, que busca como efeito desejado o impedimento ou a dissuasão da ação do inimigo contra navios mercantes ou embarcações de pesca, adotando medidas defensivas e ofensivas, dentre outras a designação de escoltas para os comboios e grupos de pesca, o emprego de coberturas, o patrulhamento de rotas, o desvio tático de comboios/grupos de pesca e de navios independentes e as contramedidas de minagem em portos ou em áreas de trânsito. Observa-se aqui uma interação entre a MB e Marinha Mercante no que diz respeito ao Tráfego Marítimo, fundamental para o relacionamento comercial, tanto nacional, como no âmbito internacional.

Para o desenvolvimento da Mobilização Marítima o ComOpNav tem em sua incumbência o estabelecimento dos requisitos mínimos a serem incorporados nas especificações da construção de navios mercantes para operação em tempo de guerra. Inclusive são preparados os planos para adaptação e conversão desta classe de navios, pesqueiros e outras embarcações, conforme as necessidades do Setor Operativo (BRASIL, 2010).

É estabelecida a natureza e cadastrado o material da Marinha Mercante de interesse da Mobilização Marítima, assim como a manutenção do cadastro e o acompanhamento dos navios mercantes, pesqueiros e outras embarcações, de bandeira brasileira, das facilidades portuárias, estaleiros e estabelecimentos de apoio. Nesse ponto, os requisitos mínimos que os portos, dentro de sua classificação e importância estratégica, devam possuir para atender às necessidades básicas de determinadas classes de navios de guerra, são estudados detalhadamente.

¹⁴ Compreende o Controle Naval do Tráfego Marítimo e a Proteção do Tráfego Marítimo (BRASIL, 2017).

No que diz respeito à formação de pessoal empregado nos navios mercantes, são estabelecidos os requisitos mínimos de formação de marítimos, fluviários e portuários para o atendimento de situações de emergência, sendo desenvolvidos programas de treinamento e estágio de pessoal militar da MB para operação de navios mercantes (BRASIL, 2010).

Também, é desenvolvido um programa de cadastramento do pessoal da Marinha Mercante, em atividade, nas categorias de marítimos, fluviários, pescadores e estivadores, assim como são identificados e cadastrados os materiais, as atividades e os serviços relacionados às atividades marítimas que, por motivo de segurança, devam e possam, em caso de Mobilização Marítima, ser transferidos de qualquer setor para o âmbito de responsabilidade da MB, ou que por ela tenham que ser controlados.

Todas essas medidas visam a capacitação de pessoal, envolvido nas atividades marítimas, para operar os navios mercantes e aproximar a MB da Marinha Mercante a fim de facilitar a realização da Mobilização Marítima com o emprego de navios mercantes adaptados, sejam eles convertidos para emprego como navio Tanque (para abastecimento no mar), hospital, de transporte de tropa, de transporte de carros de combate, etc. Esta possibilidade será fundamental para a manutenção da capacidade da MB de fazer frente às ameaças que possam se concretizar. de forma a manter a sua variedade de meios, capacidade de permanência nos teatros de operações em que estiverem seus navios realizando operações nas águas interiores, costa brasileira e toda a Amazônia Azul.

As possibilidades de complementação da Logística, com o apoio da Indústria de Defesa Nacional, a partir dos meios da Marinha Mercante mobilizáveis, sem dúvida é uma grande contribuição para que a Esquadra brasileira continue escrevendo capítulos gloriosos da história nacional, contribuindo para a construção e o desenvolvimento de nossa nação.

3.2 Exemplo Histórico de Mobilização Marítima

Há exemplos históricos que comprovam a importância e a contribuição da Mobilização Marítima, como se observa no caso bem sucedido, realizado pela Marinha britânica, na Guerra das Malvinas.

Estas ilhas eram palco de uma disputa por sua soberania entre o Reino Unido e a Argentina, por considerarem estes últimos serem donos destas terras por herança espanhola. Entretanto, a população nativa civil permanente (chamados em inglês de Kelpers) da ilha, por serem de origem escocesa, consideravam-se britânicos e apoiavam o estado de soberania do Reino Unido. Este impasse gerou a resolução 2065 da Assembleia Geral das Nações Unidas

convidando as duas nações a buscarem uma solução pacífica para a questão, levando em consideração, também, os interesses dos habitantes da ilha, fato desfavorável aos interesses argentinos.

Segundo Coggiola, de fato a questão da ocupação inglesa das Malvinas estava em segundo plano até o final dos anos 1970, pois os conflitos internos argentinos e as divergências com o Brasil sobre a banda oriental do continente sul-americano recebiam prioridade na sua agenda relacionada a política externa. Além disso, a relação entre a Argentina, o Reino Unido e os habitantes das Malvinas era caracterizada pela cooperação. Havia uma ponte aérea entre a Argentina e Puerto Argentino/Port Stanley (localidade na ilha) para realização de apoio logístico aos insulares e assistência médica. A pista de pouso original, inclusive foi construída pela Força Aérea Argentina.

As ilhas Malvinas passaram a ter maior importância e chamar atenção com o desenvolvimento da pesca, as descobertas de gás e petróleo, além do seu posicionamento estratégico próximo da região antártica e das rotas de tráfego marítimo. Devido a guerra financeira e comercial mundial, o arquipélago do Atlântico Sul ganhou uma nova visibilidade, passando a ser uma região cobiçada pelas grandes potências (COGGIOLA, 2015).

O contexto internacional da década de 1970, com a crise do petróleo, problemas de ordem econômica e social na América do Sul dominada por ditaduras, no caso argentino desde 1976, fez com que o general Leopoldo Fortunato Galtieri¹⁵ (1981-1982)tomasse a decisão de invadir as ilhas que estavam sob domínio inglês desde 1833.

Ao decidir dessa forma, a Argentina considerou que a distância significativa da metrópole inglesa assim como a sua capacidade naval e interesse na região, naquele momento, não permitiria a chegada de reforços britânicos para a realização de um esforço de retomada.

Por outro lado, desconsideraram que o cenário da guerra fria ainda se fazia presente e um dos seus principais atores, os Estados Unidos da América, dava mais importância à OTAN, do que ao TIAR¹⁶. Além disso, eram membros efetivos do Conselho de Segurança da ONU, assim como o Reino Unido e parceiros de longa data. Ademais, os inúmeros conflitos observados pelo mundo tornariam baixa a probabilidade de aprovação por parte da comunidade internacional de

¹⁵ Presidente da Argentina no período de 22 de dezembro de 1981 a 18 de junho de 1982, quando renunciou devido à derrota no conflito das Malvinas (ARGENTINA, 2020).

¹⁶ Tratado também conhecido como Pacto do Rio, assinado em 02 de setembro de 1947, a fim de assegurar a paz por todos os meios possíveis, prover auxílio recíproco efetivo para enfrentar os ataques armados contra qualquer Estado americano, e conjurar as ameaças de agressão contra qualquer um deles. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/tratado-interamericano-de-assistencia-reciproca-tiar>. Acesso em: 22 ago. 2020.

mais um, advindo de uma ditadura cujo comportamento era caracterizado pela violação dos direitos humanos, de acordo com a maior parte da opinião pública.

Além desses pontos geopolíticos e diplomáticos fundamentais negligenciados pela Junta Militar argentina, também, desconsiderou que 1982 era um ano eleitoral no Reino Unido e uma não resposta britânica ao ato poderia comprometer a direção do voto do eleitorado que informava considerar a questão das Malvinas fundamental para sua decisão ao votar, além da importância da credibilidade do Reino Unido para a manutenção dos seus territórios coloniais e o seu potencial e habilidade militar, que por séculos foi a Armada mais poderosa do mundo.

A distância era significativa e a quantidade de meios navais da Marinha de Guerra britânica eram insuficientes para suportar o esforço de guerra por vir. Daí a logística precisou ser complementada não havendo tempo hábil para a construção de novos navios de guerra. Fez-se presente a necessidade da Mobilização Marítima.

Os britânicos mobilizaram, além de 40 navios de guerra, 60 navios de apoio: seis de desembarque logístico, 20 navios-tanque, 13 de carga em geral, oito de transporte de pessoal, dois de serviços especiais, três navios-hospitais, quatro rebocadores e quatro barcos de pesca adaptados, na operação Corporate (COGGIOLA, 2015). O uso da marinha mercante pelo Reino Unido mostrou-se um excelente instrumento de apoio, sendo viável devido a elevada capacidade de mobilização e adaptação desses meios de superfície, observada pela indústria inglesa. Os navios mercantes transformados potencializaram as capacidades de ação da Royal Navy, a exemplo das modificações feitas nos transatlânticos Canberra e Uganda, que receberam conveses de voo, do navio de containers *Atlantic Conveyor*, convertido em navio-aeródromo, assim como uma série de outros navios menores que foram requisitados e adaptados para exercer funções auxiliares no esforço de guerra (FAYAD, 1986, p. 114).

Em cerca de um mês os navios estavam prontos para se deslocar por cerca de 8.000 milhas náuticas. Essas ações não seriam tão bem sucedidas se não fosse a participação dos navios mercantes ingleses na chamada Operação CORPORATE (STINNETT; RICHARD, 2013).

Ficou claro que sem a Mobilização Marítima esse tempo teria sido bem maior e as ações, não teriam obtido o êxito esperado no mesmo espaço temporal observado, cerca de 74 dias.

Esse exemplo histórico, mostrou a capacidade de mobilização do Reino Unido, com o emprego de navios, principalmente, mercantes adaptados, que contribuiu para a prontidão de sua frota de superfície e negação do uso do mar à Argentina resultando no isolamento de suas guarnições nas ilhas, dificultando toda ação voltada para o desembarque de novas tropas, armamentos, munição e medicamentos pelo lado argentino (FLORES, 1982). Esse foi um

exemplo bem sucedido da Mobilização Marítima, demonstrando a sua importância para a Defesa da integridade territorial de uma nação.

4 A MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

O exemplo histórico citado no capítulo anterior, contribuiu para o debate sobre a prioridade que deveria ser dada à necessidade de adoção de uma política pública no Brasil mais adequada para as questões associadas ao mar, culminando em 1984 com a publicação da Política Marítima Nacional (PMN), aprovada pelo Decreto nº 89.331, de 25/01/84, e mais adiante pelo Decreto nº 1.265, de 11/10/94, onde ficou estabelecida, entre as ações a serem realizadas para cumprir o objetivo de produzir no país, navios, embarcações e equipamentos relacionados com o desenvolvimento de atividades marítimas e defesa dos interesses marítimos nacionais, a de planejar a Mobilização Marítima em tempo de paz, inclusive com o estabelecimento de normas a serem cumpridas para possibilitar a construção de Navios Mercantes mobilizáveis, capazes de se adaptarem com rapidez para emprego militar.

A MB recebeu a atribuição subsidiária particular, pela Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, de orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional, inclusive a responsabilidade, por meio da Diretoria de Portos e Costas (DPC), órgão central do Sistema de Ensino Profissional Marítimo¹⁷ (EPM), sem prejuízo das atribuições e subordinações previstas na estrutura regimental da MB e em outras normas, de exercer a orientação normativa, supervisão funcional e a fiscalização específica das organizações navais e instituições extra-MB credenciadas, no que tange ao EPM (conforme alteração trazida pela Lei nº 13.194, de 24 de novembro de 2015), que realizam o processo de formação, especialização, aperfeiçoamento e atualização, que se estende através de cursos e estágios, visando ao preparo técnico-profissional de pessoal para o exercício de cargos, funções e ocupações, na Marinha Mercante e atividades correlatas. Cabe destacar que, o EPM, conforme as diversas modalidades de cursos que possui tem o dever de contribuir para a consecução dos objetivos fixados pela PMN, estreitando a relação entre a MB e Marinha Mercante.

¹⁷O EPM é destinado ao preparo técnico-profissional do pessoal a ser empregado pela Marinha Mercante e atividades correlatas. Também abrangerá atividades culturais e de pesquisas no domínio da Tecnologia e das Ciências Náuticas, visando ao desenvolvimento da Marinha Mercante (BRASIL, 1987).

Cabe lembrar que a Marinha Mercante é um setor estratégico por atuar no comércio exterior brasileiro influenciando no seu mercado externo, por onde escoam, por vias marítimas, cerca de 95% das nossas exportações, não só contribuindo para o fortalecimento da balança comercial, com a prática da navegação de Longo Curso¹⁸, como, também, para o equilíbrio da economia doméstica, através da cabotagem¹⁹ com a distribuição de riqueza pelos rios e pela costa brasileira.

A Marinha Mercante brasileira, como descreve a Doutrina Militar Naval, tem sua importância tanto como indutor de desenvolvimento econômico e social, como ferramenta de ação política e militar, sendo um dos elementos do Poder Marítimo²⁰.

O Poder Marítimo é constituído pelos seguintes elementos: **O Poder Naval; a Marinha Mercante**, as facilidades, os serviços e as organizações relacionadas com os transportes aquaviários (marítimo e fluvial); a infraestrutura marítima e hidroviária dos portos, terminais,clusas, meios e instalações de apoio e controle; os estaleiros de construção e de reparos da Indústria Naval; [...] as embarcações, terminais e indústrias de processamento de pescado da Indústria de pesca; as organizações e os meios de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico de interesse para o uso do mar, das águas interiores e de seus recursos, as organizações e os meios de exploração ou de aproveitamento dos recursos do mar, de seu leito e de seu subsolo; e o pessoal que desempenha atividades relacionadas com o mar ou com as águas interiores e os estabelecimentos destinados a sua capacitação (BRASIL, 2017, p.1-1).

Apesar do Poder Naval²¹, que, também, é um elemento constitutivo do Poder Marítimo, ser composto pelos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, além das infraestruturas de apoio, comando, controle, logística e administrativa, as forças e os meios de apoio não orgânicos da MB, quando vinculados ao cumprimento da missão da Marinha e submetidos a algum tipo de orientação, comando ou controle de autoridade naval, também passam a ser considerados integrantes do Poder Naval. Por ser uma país de vocação marítima natural, com um litoral e hidrovias extensos, grande concentração populacional ao longo da costa, além de um vasto comércio marítimo e incontestável importância estratégica e econômica ao longo de

¹⁸ Navegação praticada entre portos brasileiros e estrangeiros (BRASIL, 2020)

¹⁹ Navegação realizada entre os portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou estas e as vias navegáveis interiores (BRASIL, 2020).

²⁰ O Poder Marítimo é a projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das *águas interiores*, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e manter os objetivos nacionais (BRASIL, 2017).

²¹ Poder Naval é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos Objetivos Nacionais de Defesa, identificados na PND, conforme as diretrizes estabelecidas pela END (BRASIL, 2017).

toda a Amazônia Azul, onde se concentram vastas riquezas, como o petróleo do pré-sal (BRASIL, 2019). O Brasil precisa estar pronto para fazer frente à possíveis ameaças fundamentando-se, conforme prevê a Doutrina Militar Naval, na organização, adestramento, nos meios e profissionalismo das Forças, consubstanciando-se nas funções militares, dentre as quais a Mobilização Marítima.

Nesse contexto, a Marinha Mercante destaca a sua importância para auxiliar nas ações de defesa a partir da complementação das capacidades da Marinha de Guerra com o emprego de navios mercantes, como meios navais não orgânicos da MB, para a aplicação do Poder Naval nas guerras navais²², nas atividades de Emprego Limitado da Força²³ e Atividades Benignas²⁴,

Desta forma, o fortalecimento da Marinha Mercante é fundamental não apenas na formação de pessoal, atribuição do Sistema do EPM, conforme observado anteriormente, mas também, no que diz respeito aos meios que a compõem e sua possibilidade de adaptação para ser capaz de integrar o Poder Naval de maneira adequada.

4 1 Evolução da Marinha Mercante Brasileira a partir de 1960

A Marinha Mercante brasileira passou por um período significativo de crescimento desde 1960 até meados dos anos 1980, devido à adoção de uma política comercial e industrial protecionista por parte de nosso governo, baseada em legislação voltada para reserva de mercado, concessão de uma série de subsídios para os armadores e estaleiros nacionais, assim como a vinculação do seu crescimento ao da construção naval, que nos anos 1970 e 1980

²²A guerra naval é a parte constituída por ações militares conduzidas nos espaços marítimos, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente. Consiste no emprego do Poder Naval, contribuindo para a conquista e a manutenção dos Objetivos Nacionais de Defesa (BRASIL, 2017).

²³As atividades de emprego limitado da força são aquelas em que a Marinha do Brasil (MB) exercerá o poder de polícia para impor a lei ou um mandato internacional, do qual o País tenha assumido obrigação, determinada por organização intergovernamental (BRASIL, 2017).

²⁴As atividades benignas são ações nas quais nem a violência tem parte em suas execuções, nem o potencial de aplicação da força é pré-requisito, onde o Poder Naval pode ser empregado, de forma organizada e autossustentável, com capacidades e conhecimentos especializados. São exemplos dessas atividades, Apoio à Política Externa, Operação Humanitária, Ação Cívico-Social, Operação de Socorro, Salvamento, Cooperação com o desenvolvimento social, Cooperação com a Defesa Civil, Orientação e controle da Marinha Mercante e de suas atividades correlatas, no que interessa à Defesa Nacional, Segurança da navegação aquaviária, entre outros (BRASIL, 2017).

garantiu ao Brasil a criação de inúmeras plataformas de prospecção de petróleo, assim como embarcações de apoio marítimo à exploração *Offshore*²⁵, importantes fontes de divisas para o país (GEIPOT, 1999).

Em última instância, um governo deve apoiar um setor da economia se essa iniciativa tem boas perspectivas de resultar em geração líquida de valor agregado para o país. Assim, o governo deve esperar que sua iniciativa possa incentivar um aumento do valor produzido em excesso ao seu aporte de recursos. Pressupõe-se, é claro, que o setor não pode se desenvolver somente pela iniciativa privada, o que ocorreria por alguma ineficiência dos mercados, gerada por custos de transação ou falhas de coordenação de interesses (GEIPOT, 1999).

Da década de 1970 até 1986 houve um grande impulso para a navegação de longo curso, com o aumento da arrecadação do Fundo da Marinha Mercante (FMM) (criado pela Lei nº 3.381 de 24 de abril de 1958), por meio do Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e conseqüente aumento dos investimentos, incentivos fiscais e subsídios governamentais para a aquisição de navios construídos nos estaleiros nacionais. Como resultado desse apoio do Estado, a frota mercante brasileira quadruplicou, no período supracitado, sendo que as empresas privadas passaram a responder por 18% do total, sendo os demais representados pelas estatais, Lloyd brasileiro, para transporte de carga geral; DOCENAVE, para granéis sólidos e Petrobras, por meio da FRONAPE, para granéis líquidos.

Com a intervenção governamental na construção naval visando a incentivar os estaleiros nacionais, pela falta de concorrência, começaram a praticar preços elevados. Para que os armadores pudessem arcar com as despesas precisavam fazer uso do FMM, com isso, o seu suporte que era o AFRMM passou a subir bastante. Além disso, pelo fato de as encomendas serem definidas pelo governo e não pelas empresas de navegação, algumas embarcações acabavam apresentando ineficiência ao serem avaliadas, após construídas e, conseqüentemente, não eram recebidas pelos armadores, gerando grandes prejuízos (GEIPOT, 1999).

Na verdade, as compensações governamentais foram desperdiçadas por armadores e estaleiros, onde não foram realizados investimentos na modernização de sua estrutura. Já os

²⁵ Que se situa no mar, ao largo da costa (MICHAELIS, 2020).

armadores permaneceram inertes às mudanças externas, desprezando a revolução tecnológica que ocorreu no setor. Além disso, governo e armadores não souberam definir as alterações necessárias para manter a competitividade da frota ao longo do tempo e, no caso da cabotagem, uma eficiente relação com os demais modais de transporte, o que associado a baixa eficiência portuária contribuiu significativamente para seu declínio (NETO; POMPERMAYER, 2014).

Ao final da década de 1980, houve uma paralisação do parque industrial de construção naval, por falta de encomendas de empresas nacionais e perda de credibilidade no mercado internacional devido a descumprimento de contratos. Da mesma forma, uma retração dos investimentos de renovação e ampliação das frotas, com redução no número de embarcações de bandeira brasileira – a despeito do crescimento do comércio internacional do País – e desestruturação da navegação de cabotagem por falta de competitividade com outras modalidades.

No início da década de 90, o Brasil passou um período de baixo crescimento econômico com consequente prejuízo à navegação, inclusive no âmbito da cabotagem, havendo direcionamento de carga geral para o modo rodoviário que atendia aos usuários em menor prazo, com maior fluidez e custo final mais competitivo. Isto gerou uma redução significativa de recursos de um dos maiores financiadores do crescimento da Marinha Mercante brasileira, o FMM, ocasionando uma estagnação de sua frota.

Observou-se uma redução da frota mercante brasileira de longo curso de 1986 (169 navios e 8,3 milhões de TPB²⁶) em cerca de 50% em 1995 (51 navios e 4,5 milhões de TPB) (BRASIL, 1997).

Em busca da retomada do crescimento da Marinha Mercante brasileira, em janeiro de 1997, foi promulgada a Lei n° 9.432, sobre a ordenação do transporte aquaviário, descrevendo uma série de incentivos para construção, conversão, modernização e reparação de embarcações, com participação do FMM para equilibrar as necessidades de financiamento para as embarcações nacionais. Inclusive, a partir daí foi criado o Regulamento Especial Brasileiro (REB) para conceder redução da carga fiscal para atividades desempenhadas pela Marinha Mercante e ocorreu a abertura do capital das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) ao capital estrangeiro, entre outras medidas de incentivo, visando tornar a bandeira brasileira mais

²⁶ Volume de todos os espaços fechados e abertos de uma embarcação mercante. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/sama/ajuda/Index.htm?context=20>. Acesso em: 22ago. 2020.

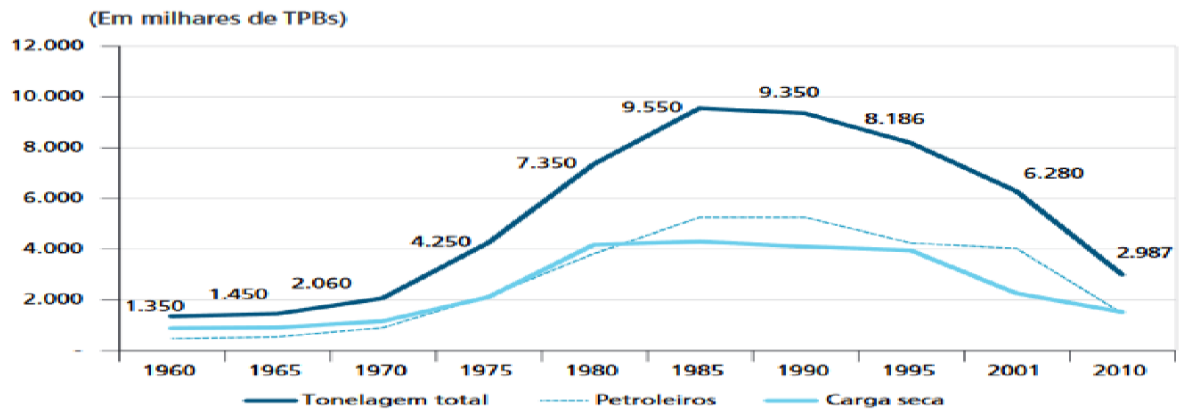
competitiva, principalmente no transporte marítimo internacional, dando condições para que os armadores brasileiros optassem por uma bandeira nacional em vez daquelas de conveniência, sem ter prejuízos de outrora.

Foram inúmeros os projetos realizados para fortalecimento da Marinha Mercante brasileira, voltados para os benefícios de ordem econômica e social, de forma sustentável, provenientes das atividades geradas pela navegação, tanto de cabotagem, quanto de longo curso, entretanto, não foram observados projetos voltados para a área de defesa, com ênfase na Mobilização Marítima, mesmo após a criação de uma Política Nacional de Defesa.

Todos os Estados marítimos da Europa, os EUA, a Índia, a Coreia e o Japão, nos anos 1990, decidiram, por legislação interna, isentar suas empresas de navegação de quaisquer tributos, inclusive o imposto de renda, sobre resultados, e os impostos sobre o valor adicionado, equivalente ao imposto de circulação de mercadorias no Brasil. Restou apenas o imposto único, de valor simbólico sobre a tonelage de suas frotas nacionais, conhecido internacionalmente como *Tonnage Max*, também, utilizado nas bandeiras de conveniência (PORTOS E NAVIOS, 2003). Apesar do Brasil ter criado o REB, a desoneração das bandeiras de conveniência acabou deixando as de bandeira brasileira em franca desvantagem.

Atualmente, a maior parte das EBN foram vendidas para grandes empresas estrangeiras do mesmo ramo de atividade marítima (como exemplo, “ALIANÇA”, “LIBRA” e “FLUMAR foram compradas recentemente por empresas de navegação alemã, chilena e norueguesa, respectivamente), tornando a frota brasileira reduzida em relação à navegação de Longo Curso praticada pelo seu comércio exterior. Esse fato, além de ter gerado uma fragilidade significativa para o Brasil, pelo risco de permanecer o seu tráfego marítimo dominado por monopólios de empresas estrangeiras, também, reduziu bastante a possibilidade de transformar seus navios mercantes em navios de guerra, inviabilizando assim qualquer plano para adaptação rápida de navio de uso civil em uso militar. Isso culminou em uma redução da capacidade de Mobilização da Marinha Brasileira, dificultando o emprego do Poder Marítimo em ocasiões que se faça necessário o uso da Mobilização Marítima com emprego de navios mercantes (PROMARE. 2019).

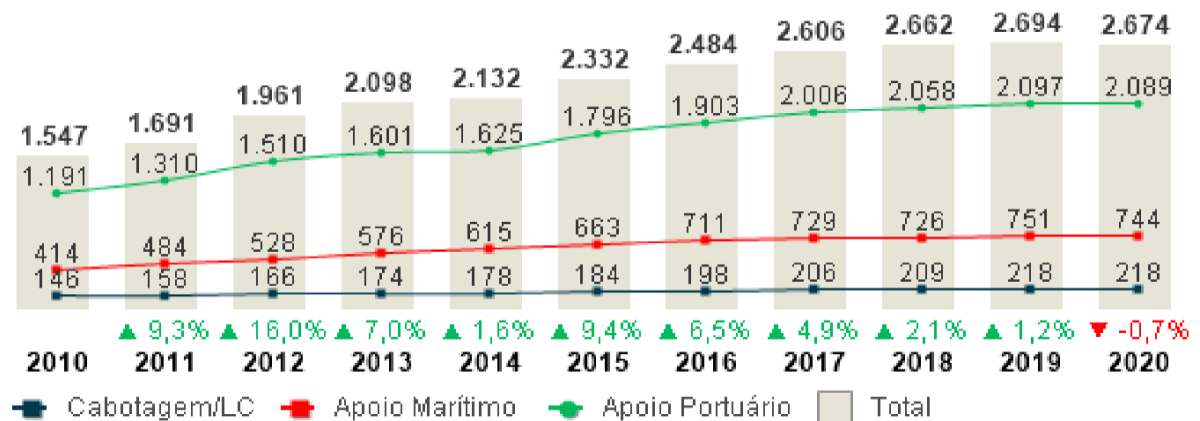
Figura 3: Evolução da Marinha Mercante brasileira de 1960 a 2010.



Fonte: Ministério dos Transportes: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT e UNCTAD-STAT. Disponíveis, respectivamente, em: <<http://www.geipot.gov.br/NovaWeb/IndexAnuario.htm>> (até 2001) e <<http://unctadstat.unctad.org/ReportFolders/reportFolders.aspx>>.

A partir de 2010, houve uma recuperação da Marinha Mercante brasileira em TPB (4,82 milhões), mas ainda não atingindo os patamares da década de 1980 (UNCTAD, 2019).

Figura 4: Evolução da Frota Mercante brasileira de 2010 a 2020 (número de embarcações).



Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Disponível em:

<http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>

Conforme os dados observados na figura 4, há 2.674 embarcações utilizando a bandeira brasileira, entretanto, apenas 864 são de fato nacionais, das quais 41 navios tanque, 12 graneleiros, 45 de carga geral, 17 porta-contêineres e 749 das demais categorias (UNCTAD, 2019).

5 A CONSTRUÇÃO NAVAL BRASILEIRA NA ATUALIDADE E A MOBILIZAÇÃO MARÍTIMA

Em 1980 o Brasil chegou a empregar cerca de 33.792 trabalhadores, sendo a segunda maior potência no mundo na indústria de construção naval. Com os problemas econômicos observados ao longo do período de 1980 a 2000 houve um declínio para a 15º posição, empregando algo em torno de 1.900 trabalhadores (CARNEIRO, 2002).

A partir dos anos 2000, houve uma recuperação significativa chegando ao número de mais de 82 mil trabalhadores em 2014, segundo o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e *Offshore* (SINAVAL), tendo sido o setor da construção naval impulsionado pelo mercado *Offshore* a partir de 2006, com seu pico em 2009, devido a descoberta de petróleo na camada pré-sal, seguida de encomendas de navios pela PETROBRAS, para atender a sua frota de transporte (TRANSPETRO) e apoiar as explorações de petróleo (TITO, 2016).

A história se repete e os incentivos estatais se fizeram presentes, podendo citar como exemplos o PROMINP²⁷, PROMEF²⁸ e a própria inserção dos empreendimentos para a construção naval no PAC²⁹ e foram necessários para sua retomada ao atender às demandas crescentes do setor petrolífero, principalmente, no período de 2003 a 2011, não só com foco na construção de embarcações, plataformas e equipamentos específicos para as atividades do pré-sal, mas, também, auxílio na formação e capacitação de pessoal necessário a ser empregado nesta área.

Entretanto, mais uma vez a política pública para o setor marítimo não observou as questões voltadas para a área de Defesa Nacional, desconsiderando a possibilidade de realização de um projeto para adaptação de navios mercantes em proveito da mobilização marítima. Houve apenas a preocupação com a economia do momento, sem um planejamento

²⁷PROMINP – Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e gás criado pelo decreto 4.925 de 19 de dezembro de 2003, do governo federal, para aumentar a participação da indústria nacional de bens e serviços na implantação de projetos de petróleo e gás natural no Brasil e no exterior (BRASIL, 2003).

²⁸ PROMEF – Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro, lançado em 2004 (SINDMAR, 2020. Disponível em: <<http://www.sindmar.org.br/transpetro-sob-ataque/>>. Acesso em: 08set 2020.

²⁹ Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), Criado em 2007 para promover a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável (Ministério do Planejamento, 2020. Disponível em: <http://pac.gov.br/sobre-o-pac>. Acesso em: 08set 2020.

mais longínquo considerando a necessidade de adequação aos problemas que se avizinhavam, como as questões voltadas para as oscilações em declínio do barril do petróleo (TITO, 2016), que neste instante era o setor que mais impulsionava a construção naval.

O debate sobre a Mobilização Marítima chegou a ser fazer presente em um fórum realizado no país, em 2014 no MD, na palestra intitulada "O Poder Marítimo: a mobilização da Marinha do Brasil", onde o Encarregado da Divisão de Mobilização do Estado-Maior da Armada, à época, comentou sobre duas iniciativas que tiveram a intenção de colaborar com o planejamento e a execução da Mobilização Marítima.

A primeira iniciativa foi a criação de um anteprojeto de lei prevendo que embarcações brasileiras fossem construídas e adaptadas para um possível emprego em caso de mobilização, recebendo aporte financeiro por meio do FMM, com exposição de motivos apresentada pelo Ministro da Defesa aos Ministros da Fazenda e dos Transportes, descrevendo a importância da Mobilização Marítima (FRANÇA, 2014).

[...] Assim, uma frota mercante nacional constitui imprescindível reserva de meios à disposição da Marinha do Brasil em caso de conflito. A mobilização de navios mercantes em apoio às operações de guerra, dentre outras vantagens, permite aumentar a capacidade de combate, ampliar as possibilidades do esforço principal e manter reduzido o número de navios de apoio e auxiliares em tempo de paz, gerando economia para a nação e, acima de tudo, transmite credibilidade quanto à nossa capacidade de prontificação para o combate, demovendo a intenção de possíveis agressores. [...] esta proposta simboliza um grande passo para o preparo da Mobilização Marítima, congregando diversos setores da sociedade e associando às vantagens já citadas, a grande matriz de geração de empregos que é a construção naval, com o envolvimento de parcela significativa da sociedade empregada, diretamente e indiretamente, em suas atividades (BRASIL, 2011, p.2).

Inclusive, este anteprojeto de Mobilização Marítima havia sido apresentado, inicialmente, com navios de pequeno porte que operavam na Amazônia, a serem adaptados.

A segunda iniciativa foi a busca de uma parceria com a "TRANSPETRO", subsidiária responsável pelo transporte da produção realizada pela Petrobras, visando a adaptação de suas embarcações para utilização como navios-tanques para abastecer de combustível a Esquadra brasileira. Isto seria uma mobilização marítima por excelência, com produtos de uso dual (civil e militar) para a defesa e o desenvolvimento do país (FRANÇA, 2014). A expectativa seria que o primeiro navio adaptado fosse entregue em janeiro de 2016, o que não ocorreu, por causa da

paralisação dos programas da TRANSPETRO, devido às investigações relacionadas à lava jato e a consequente falta de recursos para prosseguimento de seus projetos (TITO, 2016).

Cabe ressaltar que na Mobilização, o Estado adquire a capacidade de, com os limites e garantias previstos em lei, obrigar as agências governamentais, empresas públicas, privadas e mesmo os entes federados (Estados e Municípios) a fornecer bens e serviços necessários à condução de Operações Militares (BRASIL, 2015). Isto certamente permite um incremento na capacidade da nação de complementar (mobilizar) os meios necessários para se manter apta a fazer frente às ameaças que possam surgir.

Sendo assim, as ações supramencionadas estariam alinhadas com a atividade básica da Fase do preparo da mobilização que diz respeito à busca de padronização e nacionalização de materiais de interesse militar para emprego dual (civil e militar), assim como a realização de proposta de legislação especial para os casos de excepcionalidade, visando dar suporte jurídico às atividades a serem empreendidas pela Mobilização Marítima, caso em que poderiam ser sugeridas até mesmo à execução de projetos de construção de navios mercantes mobilizáveis, algo que até hoje não foi realizado pelo estado brasileiro, conforme se constatou nas pesquisas realizadas ao longo deste trabalho. Na fase de execução da Mobilização uma das atividades básicas que pode ser executada é a intervenção nas indústrias militares e civis, nas instalações e órgãos logísticos de interesse militar, dentro dos limites fixados em lei.

Apesar de todo o envolvimento de políticas governamentais intervencionistas para contribuir com o fortalecimento da construção naval e crescimento da frota mercante nacional, durante a pesquisa realizada neste trabalho, além das duas iniciativas mencionadas, não foram observados quaisquer projetos visando à Mobilização Marítima, quer seja no ato da construção dos navios ou após a sua conclusão, conforme mencionado no capítulo anterior.

Durante a pesquisa realizada neste trabalho, foi consultado o setor da DPC responsável pela aprovação de projetos de navios em construção ou já construídos, para constatar a previsão de algum projeto, em vigor ou em andamento, relacionado a navios mercantes visando à mobilização marítima no presente momento, sendo confirmados os dados informados pelos demais órgãos envolvidos com a Marinha Mercante brasileira sobre a inexistência de tais ações na Indústria Nacional.

5.1 A Mobilização Marítima nos Estados Unidos e na China

Nos EUA, existe uma política de Mobilização Marítima, implantada a partir de 1920 com o Jones Act. Este ato foi uma lei criada pelo então senador Wesley Livsey Jones que regulou o comércio marítimo em águas territoriais americanas garantindo a existência de uma frota Mercante com capacidade de Mobilização Marítima a partir de incentivos federais.

[...] é necessário para a Defesa Nacional e o desenvolvimento do comércio externo e doméstico, uma marinha mercante que tenha navios em condições de manter o fluxo comercial marítimo interior e exterior a qualquer tempo e que sejam capazes de servir como navios auxiliares militares em tempo de guerra ou condições de emergência nacional. Deverão ser construídos nos Estados Unidos e a ele pertencentes, com facilidades para realização, além da construção, de reparo. Também deverão ser operados por cidadãos estadunidenses capacitados (Tradução nossa, USA, 2020).

O órgão responsável pelo controle da frota mercante supracitada para a Mobilização Marítima é o U S Department of Transportation, por meio da Maritime Administration (MARAD), que possui uma frota estratégica de 46 navios mercantes integrados à Força de Defesa Nacional de Reserva chamada National Defense Reserve Fleet (NDRF) pronta para ser incorporada, em caso de guerra ou emergência nacional, ao Department of Defense's U.S. Transportation Command (USTRANSCOM) – Força de transporte logístico dos Estados Unidos. A NDRF foi inclusive responsável por cerca de 90% dos suprimentos, equipamentos e demais materiais que foram transportados para as tropas americanas empregadas nas Guerras do Golfo e no Afeganistão (USA, 2017).

A população estadunidense tem a consciência de que os marítimos auxiliam no transporte e na comercialização de seus produtos e, também, tem um papel estratégico na área de defesa, sendo empregados quando necessário. Inclusive no dia 22 de maio são realizadas cerimônias, onde navios são embandeirados e o “quarto braço da defesa norte americana” é mencionado e destacado a nível nacional (MULLER, 2019).

Desta forma, com o forte apoio e consciência da população sobre o importante papel dos Navios Mercantes na Mobilização Marítima, mesmo com pressões externas constantes ao protecionismo americano para sua Frota Mercante, os incentivos gerados como fruto do *Jones Act* permanecem em vigor, considerando os estadunidenses que os custos compensam os benefícios tanto na área comercial, como, principalmente, na área de defesa (MULLER, 2019).

Fica clara a existência de uma política de Estado que completa 100 anos e não apenas protege a Marinha Mercante estadunidense contribuindo para o seu uso dual, tanto fortalecendo a economia doméstica, como a prontificação da Marinha norte americana para fazer frente às ameaças que se fizerem presentes. Além disso, existe um apoio significativo da população dos Estados Unidos aos seus marítimos, como é observado na comemoração nas homenagens a eles realizadas no mês de maio, motivada, inclusive, pela Presidência da República.

Segundo relatório anual do Departamento de Defesa americano, emitido para o Congresso, a marinha da China já é numericamente a maior força naval do mundo, com cerca de 350 navios e submarinos, enquanto a estadunidense tem cerca de 293 embarcações, embora continue sendo a de maior poder combatente com seus 11 Porta-aviões. Entretanto, observam-se que a China se destaca como principal fabricante de navios no mundo e vem modernizando seus meios e recentemente colocou em operação o seu segundo Porta aviões (USA, 2020).

No que diz respeito à Mobilização Marítima chinesa, ainda não existe uma política voltada para a construção de navios mercantes adaptados ou até mesmo de uma frota mercante pré-estabelecida para emprego dual, também para uso em proveito de sua defesa nacional, entretanto, um movimento nesse sentido foi observado, em agosto de 2020. Foi realizado um exercício de mobilização com o navio mercante chinês de transporte de carga *ZHEN HUA 28*, transformado em Porta-Helicópteros para receber helicópteros de transporte de tropas Z-8 e de escolta Z-19 da Marinha do Exército da Libertação Popular da China (*PLA Navy*), em uma operação naval.

A *PLA Navy* possui no momento dois Porta-Helicópteros tipo 075, para a realização de Operações Anfíbias, com capacidade para transporte de 30 Helicópteros. Por décadas, a Frota Anfíbia chinesa precisou alugar navios mercantes para aumentar a sua capacidade anfíbia, com o desempenho observado pelo *ZEN HUA 28* essa necessidade deixaria de existir e o reforço seria nacional, conforme o que se prevê na Mobilização Marítima (AXE, 2020).

Observa-se que, um dos dois principais atores no cenário mundial, no século XXI, já tem uma política de Estado secular (desde 1920) consolidada voltada para a Mobilização Marítima, que é os Estados Unidos, enquanto o outro, a China, começa a verificar a sua importância e dar os passos necessários para o seu desenvolvimento, iniciando pela realização de exercícios com sua frota mercante. O Brasil ainda não realizou ações efetivas em direção às duas ações mencionadas, carecendo principalmente de uma política de Estado nesta direção.

6 CONCLUSÃO

Este trabalho teve o propósito de constatar a situação em que se encontra a Mobilização Marítima com o emprego de NM em proveito da MB, na atualidade, para contribuir com a Defesa Nacional. Sua pertinência se alinhou com o OND-1, de garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial, por meio do fortalecimento da capacidade de dissuasão ao vislumbrar a necessidade de ações para incrementar a capacidade de Mobilização Marítima; e com o OND-2, de assegurar a capacidade de Defesa, para o cumprimento das missões constitucionais das Forças Armadas, ao observar a importância do emprego de NM adaptável, em prol da MB, para o desenvolvimento da Mobilização Marítima.

É relevante mencionar que, o Brasil é um país com vocação marítima e faz uso do mar para o seu desenvolvimento econômico e social, sendo a sua Política Nacional de Defesa clara ao mencionar a importância da manutenção das FA modernas, integradas, bem distribuídas pelo território nacional e em condição de pronto emprego, o que, no caso da MB, também, é resultado da sua capacidade de Mobilização Marítima.

Esta é uma ação executada pela MB que, devido ao elevado custo para seu aparelhamento, tem como resultado a possibilidade de adequado dimensionamento da Força, em tempo de paz, com o mínimo de meios indispensáveis à garantia da defesa da integridade e a sobrevivência da Nação contra ameaças de qualquer natureza. Além disso, a vantagem do emprego dos recursos nacionais otimizados, neste caso, os navios mercantes de maneira dual (civil-militar), em proveito da Indústria de Defesa.

Com o apoio da Indústria de Defesa Nacional, a partir dos meios da Marinha Mercante mobilizáveis, sem dúvida haverá um incremento na capacidade de Mobilização Marítima para que a Esquadra brasileira continue escrevendo capítulos gloriosos da história nacional, a partir de uma Defesa ativa, também, contribuindo para a construção e desenvolvimento de nossa nação.

Dessa forma, ficou claro ao longo das pesquisas, que a Marinha Mercante brasileira tem sua importância tanto como indutor de desenvolvimento econômico e social, como ferramenta de ação política e militar, sendo um dos elementos do Poder Marítimo, que na Mobilização Marítima passará a integrar o Poder Naval, em prol da Defesa.

A Marinha mercante precisa ter meios disponíveis, inclusive passou por um período significativo de crescimento desde 1960 até meados dos anos 1980, obtendo vantagens com a participação do Estado, devido à adoção de uma política comercial e industrial protecionista, baseada em legislação voltada para reserva de mercado, concessão de uma série de subsídios

para os armadores e estaleiros nacionais, assim como a vinculação do seu crescimento ao da construção naval. Além disso, o aumento da arrecadação do FMM, dos investimentos, incentivos fiscais e subsídios governamentais para aquisição de navios construídos nos estaleiros nacionais resultaram no crescimento significativo da frota mercante brasileira.

A Participação do Estado foi fundamental para o desenvolvimento mencionado, entretanto, limitações impostas pela mudança de política para o setor e o baixo crescimento da economia brasileira resultaram em estagnação na década de 1990. Nos anos 2000, foram realizados inúmeros projetos para fortalecimento da Marinha Mercante brasileira. Novos incentivos estatais surgiram e foram necessários para a sua retomada ao atender às demandas crescentes do setor petrolífero, principalmente, no período de 2003 a 2011, não só com foco na construção de embarcações, plataformas e equipamentos específicos para as atividades do pré-sal, mas, também, auxílio na formação e capacitação de pessoal necessário a ser empregado nesta área.

Apesar da recuperação observada, na pesquisa, constatou-se mais uma vez que a política pública para o setor marítimo não observou as questões voltadas para a área de Defesa Nacional, e não foram realizados investimentos direcionados para a área de Mobilização Marítima. Não há projetos de conversão de navios mercantes em vigor ou em andamento para emprego em prol da Mobilização Marítima. Inclusive com a maior parte das EBN vendidas para grandes empresas estrangeiras reduziu-se bastante a possibilidade de converter navios mercantes brasileiros em navios de guerra.

O caso bem sucedido da Mobilização Marítima observado na Guerras das Malvinas, onde a Marinha britânica conseguiu prontificar a sua Esquadra para o esforço de guerra em apenas cerca de 74 dias, demonstrou a contribuição desta ação para a Defesa da integridade territorial de uma nação. Esta foi uma clara constatação que, planejar a Mobilização Marítima em tempo de paz, inclusive com o estabelecimento de normas a serem cumpridas para possibilitar a construção de Navios Mercantes mobilizáveis, capazes de se adaptarem com rapidez para emprego militar é algo a ser considerado para a Defesa Nacional.

Entretanto, a Mobilização Marítima ainda é um assunto praticamente inexistente nos debates nacionais, pela não percepção de nossos cidadãos de possíveis ações de outros países para a obtenção dos vastos recursos brasileiros, desde nossas fronteiras terrestres até a imensidão da Amazônia Azul.

O debate sobre a Mobilização Marítima se fez pouco presente nas questões voltadas para a Defesa Nacional, nos últimos anos, sendo necessário um maior envolvimento de atores governamentais, de Estado (TCU, CGU, Ibama, etc.) e das representações civis da sociedade brasileira, para o desenvolvimento de uma mentalidade voltada para a importância do papel da Marinha Mercante brasileira como reserva de meios à disposição da Marinha do Brasil, em caso de agressão estrangeira, para aumentar a sua capacidade de combate, ampliar as possibilidades do esforço principal e manter reduzido o número de navios de apoio e auxiliares em tempo de paz, gerando economia para a nação e, acima de tudo, transmitindo credibilidade quanto à nossa capacidade de prontificação para o combate, demovendo a intenção de possíveis agressores.

Por fim, o exemplo estadunidense de adoção de uma política de Estado secular (desde 1920) consolidada voltada para a Mobilização Marítima, assim como os primeiros passos nesse sentido, sendo realizados pela China, a partir dos exercícios realizados em 2020 com um navio mercante adaptado em proveito de sua Marinha, podem servir de laboratório para uma prática a ser desenvolvida em nosso país para o fortalecimento da Defesa Nacional.

7 REFERÊNCIAS

ARGENTINA. Galeria de Presidentes. Casa Rosada Presidencia. 2020. Disponível em: <https://www.casarosada.gob.ar/nuestro-pais/galeria-de-presidentes>. Acesso em: 22ago. 2020.

AXE, David. Surprise! The Chinese Navy Just Transformed This Cargo Ship Into An Instant Helicopter Carrier. Aerospace & Defense. New Jersey, USA. 2020. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/davidaxe/2020/08/22/surprise-the-chinese-navy-just-transformed-this-cargo-ship-into-an-istant-helicopter-carrier/#602fe4421d44>. Acesso em: 12set 2020

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Marinha Mercante – O Brasil e o mundo. Caderno de infraestrutura, Rio de Janeiro, 1997.

BRASIL. Perguntas frequentes – Navegação Marítima. Brasília, DF. 2020. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/navegacao/maritima-e-de-apoio/perguntas-frequentes-navegacao-maritima/>. Acesso em 26ago 2020.

BRASIL. Decreto nº 4.925, de 19 de dezembro de 2003. Institui o Programa da Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás - PROMINP. Brasília; Presidência da República Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos, 2003.

BRASIL. Decreto nº 6.592, de 2 de outubro de 2008. Regulamenta o disposto na Lei nº 11.631, de 27 de dezembro de 2007, que dispõe sobre a Mobilização Nacional e cria o Sistema Nacional de Mobilização – SINAMOB. Brasília; Presidência da República Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos, 2007a.

BRASIL. Decreto nº 94.536, de 29 de junho de 1987. Regulamenta a Lei nº 7.573, de 23 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Ensino Profissional Marítimo. Brasília; Presidência da República Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos, 1987.

- BRASIL. EMA-305 – Doutrina Militar Naval. Brasília, DF. 2017.
- BRASIL. EMA-323 – Política Naval. Brasília, DF. 2019.
- BRASIL. EMA-401 – Manual de Mobilização Marítima. Brasília, DF. 2010.
- BRASIL. Estratégia Nacional de Defesa. Brasília, DF. 2016a.
- BRASIL. Lei nº 11.631, de 27 de dezembro de 2007. Dispõe sobre a mobilização e cria o Sistema Nacional de Mobilização – SINAMOB. Brasília, DF. 2007b.
- BRASIL. MD35-G-01 – Glossário das Forças Armadas, DF. 2015a.
- BRASIL. MD41-D-01 – Diretriz Setorial de Mobilização Militar, DF. 2015b.
- BRASIL. MD41-M-01 – Doutrina de Mobilização Militar, DF. 2015c.
- BRASIL. MD41-M-02 – Manual de Mobilização Militar, DF. 2015d.
- BRASIL. Of. nº 30-271 do Comandante da Marinha. Brasília/ DF: Marinha do Brasil, 2011.
- BRASIL. Política Nacional de Defesa. Brasília, DF. 2016b.
- BRASIL. Sistema de Mobilização Militar (SISMOMIL), DF. 2014.
- CARNEIRO, Ricardo. Desenvolvimento em crise: a economia brasileira no último quarto do século XX. São Paulo: UNESP, IE/Unicamp, 2002.
- COGGIOLA, Osvaldo. A outra guerra do fim do mundo – A batalha pelas Malvinas e América do Sul. 2015. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/287205198_A_Outra_Guerra_do_Fim_do_Mundo_A_Guerra_das_Malvinas/link/5673123108ae04d9b099bf19/download. Acesso em: 20 abr. 2020.
- FAYAD, Roberto Agnese. A mobilização do Reino Unido no conflito das Malvinas. In: Revista Marítima Brasileira. 2º trimestre de 1986, pg. 111-124.
- FLORES, Mário César. Malvinas: uma primeira abordagem. In: Revista Marítima Brasileira. Abril/Junho de 1982, pg. 59-70.
- FRANÇA, Carlos Custódio. O Poder Marítimo: A mobilização da Marinha do Brasil. Palestra ministrada no Ministério da Defesa, em 11 de novembro de 2014. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/noticias/14230-sistema-de-gerenciamento-de-mobilizacao-e-logistica-e-apresentado-em-seminario-na-defesa>. Acesso em: 01 mai 2020.
- GEIPOT. Política Governamental e Competitividade da Marinha Mercante Brasileira. Brasília: Geipot. 1999.
- JUNIOR, Roberto Pivatto; SVARTMAN, Eduardo Munhoz. Impacto da Guerra das Malvinas/Falklands no pensamento da Marinha do Brasil1 Dilceu. Associação Brasileira de Estudos de Defesa. Brasília, DF. 2018. Disponível em: https://www.enabed2018.abedef.org/resources/anais/8/1534787660_ARQUIVO_OimpactodaGuerra dasMalvinasnaMarinhadoBrasil.pdf. Acesso em: 20abr 2020.

MARTÍNEZ, Oscar. Um dia como hoje no Século XX começava a Guerra das Malvinas. 2007. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/ultnot/afp/2007/03/30/ult34u177696.jhtm>. Acesso em: 22ago 2020.

MICHAELIS. Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/mobiliza%C3%A7%C3%A3o/>. Acesso em: 03 ago. 2020.

MULLER, Carlos Augusto. Marinha Mercante com bandeira nacional interessa a quem?. Rio de Janeiro, RJ. Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante – SINDMAR. 2019. Disponível em: <https://www.sindmar.org.br/marinha-mercante-com-bandeira-nacional-interessa-a-quem/>. Acesso em: 10set 2020.

NETO, Carlos Alvares da Silva Campos, POMPERMAYER, Fabiano Mezadre. Ressurgimento da Indústria Naval no Brasil (2000-2013). IPEA. Brasília, DF. 2014. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_ressurg_da_ind_navai.pdf. Acesso em: 01set 2020.

PROMARE. A importância da Marinha Mercante brasileira. Fortaleza, CE. 2019. Disponível em: <http://www.promare.adv.br/noticia.php?identificador=199>. Acesso em: 01mai 2020.

STINNETT, Jr. e RICHARD, J. Operation Corporate: Parallels of the Joint Operational Access Concept. 2013. Disponível em: <https://www.hsdl.org/?view&did=803885>. Acesso em: 25ago 2020.

TITO, Milton Ferreira Um estudo da evolução da Marinha Mercante brasileira com ênfase na navegação de longo curso: seu desenvolvimento e reflexos no comércio exterior. Rio de Janeiro, RJ. 2016. Disponível em: <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br:8080/pergamumweb/vinculos/000015/0000155f.pdf>. Acesso em: 01set 2020.

UNCTAD. Maritime profile: Brazil. Genebra, Suíça. 2019. Disponível em: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/076/index.html>. Acesso em: 07set 2020.

UNITED STATES OF AMERICA (USA). Military and security developments involving the people’s Republic of China. Department of Defense Washington, USA. 2020. Disponível em: <https://media.defense.gov/2020/Sep/01/2002488689/-1/-1/1/2020-DOD-CHINA-MILITARY-POWER-REPORT-FINAL.PDF>. Acesso em: 10set 2020.

UNITED STATES OF AMERICA (USA). Title 46 of the United States Code. New York, USA. 2020. Disponível em: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/50101>. Acesso em: 10set 2020.

UNITED STATES OF AMERICA (USA). U.S. Department of Transportation. Washington, USA. 2017. Disponível em: <https://www.transportation.gov/transition/marad/understanding-%E2%80%8Bmaritime-administration>. Acesso em: 10set 2020.