

ESCOLA DE COMANDO E ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO
ESCOLA MARECHAL CASTELLO BRANCO

CMG ÉRICO SANT' ANNA VILELA

O combate ao narcotráfico nas Águas Jurisdicionais

Brasileiras:

perspectivas e desafios para a segurança marítima



Rio de Janeiro

2024

CMG **ÉRICO SANT' ANNA VILELA**

**O combate ao narcotráfico nas Águas Jurisdicionais
Brasileiras:**
perspectivas e desafios para a segurança marítima

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Ciências Militares, com ênfase em Política, Estratégia e Administração Militar.

Orientador: Cel Inf R1 Pedro Winkelmann Santana de Araújo

Rio de Janeiro

2024

V699c Vilela, Érico Sant' Anna

O Combate ao narcotráfico nas Águas Jurisdicionais Brasileiras: perspectivas e desafios para a Segurança Marítima. / Érico Sant' Anna Vilela. – 2024.
48f. : il. ; 30 cm.

Orientação: Pedro Winkelmann Santana de Araújo.
Policy Paper (Especialização em Política, Estratégia e Alta Administração do Exército) – Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2024.
Bibliografia: f. 44-47.

1. Segurança marítima. 2. Operações interagências. 3. Amazônia Azul. 4. Narcotráfico.
Título.

CDD 363.45

CMG **ÉRICO SANT' ANNA VILELA**

**O combate ao narcotráfico nas Águas Jurisdicionais
Brasileiras:**
perspectivas e desafios para a segurança marítima

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Escola de Comando e
Estado-Maior do Exército, como requisito
parcial para a obtenção do título de
Especialista em Ciências Militares, com
ênfase em Política, Estratégia e
Administração Militar

Aprovado em 10 de outubro de 2024.

COMISSÃO AVALIADORA

Cel Inf R1 Pedro Winkelmann Santana de Araújo – Presidente
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

Cel Art R1 Rogério de Amorim Gonçalves – Membro
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

Cel Art R1 Fernando Luiz Velasco Gomes – Membro
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

Este trabalho acadêmico é dedicado à
memória do meu Pai, Eliberto de Freitas
Vilela, que mesmo após a sua ausência
física, continua a me inspirar.

AGRADECIMENTOS

A Deus, Grande Arquiteto do Universo, por me prodigalizar seus benefícios e aumentar a minha força, aproximando-me de um ser justo.

À Marinha do Brasil pela oportunidade de realizar o Curso de Política, Estratégia e Alta Administração do Exército.

A todo corpo docente da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Escola Marechal Castelo Branco, por acolher-me entre suas fileiras para a realização desse curso, que sobremaneira me aperfeiçoará profissional e pessoalmente.

Ao meu orientador, Cel Inf R1 Pedro Winkelmann Santana de Araújo, por ter aceitado este desafio, conduzindo-me de modo preciso e no rumo adequado, estando sempre disposto a me atender nos momentos de necessidades acadêmicas.

À minha Esposa, Maria do Céu de Oliveira Vilela, pelo seu amor e força que me guiam em todos os momentos da minha vida. Você é a minha Estrela.

“À Pátria, tudo se dá e nada se pede,
nem mesmo compreensão.”
(Antonio de Siqueira Campos)

SUMÁRIO EXECUTIVO

O narcotráfico e a segurança marítima são temas de crescente relevância para o Brasil, especialmente devido à sua posição geográfica e à extensão de suas águas jurisdicionais. O país encontra-se ladeado por alguns dos maiores produtores de drogas ilícitas do mundo, e serve como uma rota crucial para o tráfico internacional de entorpecentes. A Marinha do Brasil e a Polícia Federal desempenham papéis fundamentais no combate a essas atividades ilícitas, utilizando uma combinação de operações interagências e tecnologias para monitorar e proteger a porção marítima sob a responsabilidade brasileira. Definições e conceitos fundamentais como Segurança Marítima, Águas Jurisdicionais Brasileiras, Consciência Situacional Marítima, Amazônia Azul e Linhas de Comunicação Marítimas são apresentados, bem como os documentos condicionantes para a atuação da Marinha do Brasil e da Polícia Federal, complementados por acordos internacionais e leis que balizam as ações do Estado Brasileiro no combate ao narcotráfico. O trabalho propõe uma abordagem exploratória e propositiva para melhorar a interoperabilidade entre os órgãos envolvidos na repressão ao narcotráfico por via marítima, destacando a importância de uma coordenação eficaz e do uso de tecnologias avançadas para garantir a segurança marítima do Brasil. Por fim, são pontuadas algumas recomendações para o aprimoramento da segurança marítima e uma conclusão sobre a análise da efetividade das operações entre a Marinha do Brasil e demais instituições, sobretudo a Polícia Federal no combate ao narcotráfico nas águas jurisdicionais brasileiras.

Palavras-chave: segurança marítima; operações interagências; Amazônia azul; narcotráfico.

ABSTRACT / RÉSUMÉ

Le trafic de drogue et la sécurité maritime sont des questions de plus en plus importantes pour le Brésil, notamment en raison de sa position géographique et de l'étendue de ses eaux territoriales. Le pays est bordé par certains des plus grands producteurs de drogues illicites au monde et sert de voie d'accès cruciale pour le trafic international de stupéfiants. La marine et la police fédérale brésiliennes jouent un rôle clé dans la lutte contre ces activités illicites, en utilisant une combinaison d'opérations et de technologies interagences pour surveiller et protéger la partie maritime sous la responsabilité du Brésil. Des définitions et des concepts fondamentaux tels que la sécurité maritime, les eaux juridictionnelles brésiliennes, la connaissance de la situation maritime, l'Amazonie bleue et les lignes de communication maritimes sont présentés, ainsi que les documents conditionnant les performances de la marine brésilienne et de la police fédérale, complétés par des accords internationaux et des lois qui guident les actions de l'État brésilien dans la lutte contre le trafic de stupéfiants. Le document propose une approche exploratoire et propositionnelle pour améliorer l'interopérabilité entre les agences impliquées dans la répression du trafic de drogue par voie maritime, en soulignant l'importance d'une coordination efficace et de l'utilisation de technologies avancées pour garantir la sécurité maritime du Brésil. Enfin, quelques recommandations sont formulées pour améliorer la sécurité maritime et une conclusion est tirée sur l'analyse de l'efficacité des opérations entre la marine brésilienne et d'autres institutions, en particulier la police fédérale, dans la lutte contre le trafic de stupéfiants dans les eaux juridictionnelles brésiliennes.

Mots-clés: sécurité maritime; opérations inter-agences; Amazonie Bleue; trafic de drogue.

LISTA DE FIGURAS, QUADROS E TABELAS

| | | |
|----------|---|----|
| Figura 1 | Principais Rotas do Tráfico de Drogas no Brasil Limites Marítimos | 16 |
| Figura 2 | Área potencial da Amazônia Azul | 21 |
| Figura 3 | Organograma reduzido da Marinha do Brasil | 28 |
| Figura 4 | Entradas no Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM)..... | 32 |
| Figura 5 | Concepção do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz)..... | 34 |

SUMÁRIO

| | | |
|------------|---|-----------|
| 1 | INTRODUÇÃO | 12 |
| 1.1 | PROBLEMA E OBJETIVOS | 14 |
| 2 | METODOLOGIA | 15 |
| 3 | REFERENCIAL TEÓRICO | 16 |
| 3.1 | CONCEITOS DE SEGURANÇA MARÍTIMA, ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS, CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA AMAZÔNIA AZUL E LINHAS DE COMUNICAÇÃO MARÍTIMAS..... | 17 |
| 3.2 | DOCUMENTOS CONDICIONANTES..... | 22 |
| 3.3 | AS ESTRUTURAS ORGANIZACIONAIS NA MARINHA DO BRASIL E NA POLÍCIA FEDERAL PARA O COMBATE AO NARCOTRÁFICO..... | 26 |
| 3.4 | TECNOLOGIAS APLICADAS..... | 30 |
| 3.5 | OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS E O COMBATE AO NARCOTRÁFICO NO MAR..... | 35 |
| 4 | RECOMENDAÇÕES | 39 |
| 5 | CONCLUSÕES | 40 |
| | REFERÊNCIAS | 43 |

1 INTRODUÇÃO

O Brasil, ladeado por grandes produtores de drogas como a Colômbia, o Peru e a Bolívia, desempenha um papel significativo como rota para o tráfico de drogas ilícitas. Com o aumento do uso do transporte marítimo para o narcotráfico, a Marinha do Brasil tornou-se essencial no combate a esses crimes, especialmente dentro das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

A segurança marítima no Brasil abrange tanto a segurança do tráfego aquaviário quanto a proteção marítima contra diversos ilícitos, incluindo o tráfico de drogas. Assim, o objetivo desse trabalho é analisar a efetividade das operações entre a Marinha do Brasil (MB) e demais instituições, sobretudo a Polícia Federal (PF) no combate ao narcotráfico nas AJB. Além dessa introdução, um referencial teórico disporá de tópicos julgados relevantes, pelos quais a questão da segurança marítima é abordada.

Os conceitos de Segurança Marítima, Águas Jurisdicionais Brasileiras, Consciência Situacional Marítima, Amazônia Azul e Linhas de Comunicação Marítimas são apresentados para que sejam sedimentadas definições relevantes à compreensão do texto. A delimitação e o gerenciamento dos espaços marítimos nacionais e internacionais, que têm como centro o regime jurídico estabelecido pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), são demonstrados para que se tenha uma ordem de grandeza geográfica das AJB e a problemática em mantê-las sob constante vigilância.

Os documentos condicionantes para a atuação da Marinha do Brasil e da Polícia Federal em prol da segurança marítima, como a Política Nacional de Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa, o Livro Branco de Defesa Nacional, a Política Marítima Nacional, dentre outros de igual relevância, são abordados para que se tenha uma avaliação da sinergia e complementaridade entre eles para que consigam balizar as ações do Estado Brasileiro no combate ao narcotráfico pela via marítima.

As estruturas organizacionais da MB e da PF para o combate ao narcotráfico serão apresentadas sob um viés analítico, visando o aperfeiçoamento do relacionamento interagências entre essas instituições. Nessa oportunidade, serão apontados alguns setores que podem ser aprimorados em ambas as instituições, quando se refere à melhoria nos recursos

materiais e humanos para que se tenha uma melhor análise e integração dos dados e informações da área marítima de interesse a fim de que sejam detetadas as ameaças às atividades desenvolvidas no mar, havendo, assim, a disseminação das informações relacionadas de forma compartimentada dentro do arranjo interagência, para uma melhor tomada de decisão e posterior execução de uma resposta tempestiva.

As tecnologias utilizadas no combate ao narcotráfico são abordadas, e no que se concerne à MB, evidenciamos a estrutura do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz), que contém o Centro de Controle do Tráfego Marítimo (CCTRAM), detentor de importantes ferramentas de Consciência Situacional Marítima. Os principais programas, subprogramas e projetos já executados (e em execução) pela MB quanto a obtenção de meios navais são pontuados na condição de importantes vetores na presença do Estado brasileiro nas AJB.

As operações interagências e o combate ao narcotráfico no mar são exemplificados, onde se depreende que a celebração de acordos de cooperação entre diferentes agências é essencial para o fortalecimento das relações institucionais. Recentemente, entre os anos de 2020 e 2023, as operações conjuntas entre a MB e a PF resultaram na apreensão de dezenas de toneladas de cocaína e de haxixe, e significantes números de apreensões de maconha. Para a consecução dessas apreensões, o apoio da MB tem se mostrado fundamental, sobretudo por meio dos seus meios navais, importantes plataformas para que se chegue a uma distância da costa impraticável para uma embarcação da Polícia Federal.

No bojo da segurança marítima, que aborda o emprego coercitivo de parcela de forças navais, juntamente a outros órgãos governamentais em operações interagências contra o narcotráfico, este trabalho pontuou algumas recomendações que são de caráter sugestivo, mas que podem ser aprimoradas pelas autoridades competentes ou mesmo servir de apoio a outros trabalhos que versem sobre a segurança marítima e a busca de soluções para o combate ao narcotráfico que se dá por via das AJB.

Por fim, apresentamos uma conclusão em resposta ao objetivo geral deste trabalho, que é analisar a efetividade das operações entre a MB e demais instituições, sobretudo a PF no combate ao narcotráfico nas AJB.

1.1 PROBLEMA E OBJETIVOS

O presente estudo pretende integrar perspectivas interdisciplinares e métodos mistos, e se propõe a responder o seguinte problema: **como as operações entre a Marinha do Brasil e demais instituições, sobretudo a Polícia Federal, podem ser aprimoradas para combater o narcotráfico nas Águas Jurisdicionais Brasileiras?**

Com vistas à resolução de tal problemática, com fundamentação teórica e adequada profundidade de investigação, foi definido o seguinte objetivo geral: **analisar a efetividade das operações entre a Marinha do Brasil e demais instituições, sobretudo a Polícia Federal no combate ao narcotráfico nas Águas Jurisdicionais Brasileiras.**

Para viabilizar a consecução do objetivo geral de estudo, foram propostos os seguintes objetivos específicos, que permitirão o encadeamento lógico do raciocínio investigativo:

- a. Definir os conceitos de Segurança Marítima, Águas Jurisdicionais Brasileiras, Consciência Situacional Marítima, Amazônia Azul e Linhas de Comunicação Marítimas;
- b. Analisar os documentos condicionantes atinentes à Segurança Marítima;
- c. Apresentar as Estruturas Organizacionais na Marinha do Brasil e na Polícia Federal;
- d. Apresentar as Tecnologias aplicadas no combate ao narcotráfico; e
- e. Pontuar operações interagências e o combate ao narcotráfico no mar.

2 METODOLOGIA

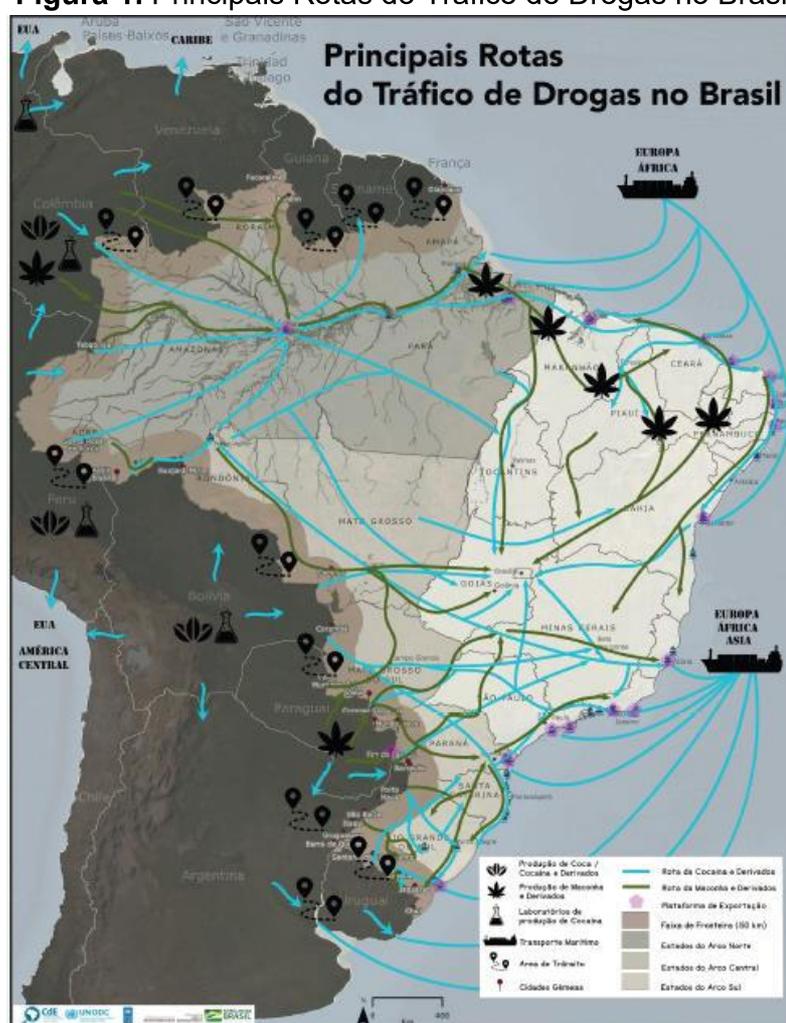
Com o fito de validar o presente trabalho, a pesquisa desenvolvida foi baseada na metodologia científica e em documentos existentes. Para investigar o assunto, adotamos uma abordagem metodológica que combina pesquisa documental, análise bibliográfica e observação direta. Para a pesquisa documental, foram consultados documentos oficiais, como leis, regulamentos e normas governamentais atinentes ao combate ao narcotráfico, em especial quando praticado via marítima.

Foram analisados trabalhos acadêmicos anteriores que abordam questões específicas sobre segurança marítima e o tráfico de drogas. Em uma análise bibliográfica, revisamos a literatura existente sobre o tema, incluindo estudos científicos, artigos e livros. A observação direta desse autor também contribuiu, pela participação em operações interagências entre a Marinha do Brasil e a Polícia Federal que visavam a interceptação, abordagem e apresamento de embarcações que praticavam o tráfico de drogas nas Águas Jurisdicionais Brasileiras.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

De acordo com o *World Drug Report 2023*¹ (Relatório Mundial sobre Drogas 2023, tradução nossa), expedido pelo *United Nations Office on Drugs and Crime* (Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, tradução nossa) a Colômbia, o Peru e a Bolívia são, nessa ordem, os maiores produtores do mundo de cocaína cem por cento pura, chegando a mais de 2.300 toneladas dessa droga, cultivada em quase 300 mil hectares.

Figura 1. Principais Rotas do Tráfico de Drogas no Brasil



Fonte: CdE (2021).

¹Disponível em: https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/wdr2023_annex.html. Acesso em: 11 mar. 2024.

Assim, ladeado de países recordistas em produção de drogas ilícitas, o Brasil aparece também como uma importante rota para o abastecimento mundial de drogas. De acordo com o mesmo documento, Paraguai, Brasil e Colômbia se colocam como os maiores fornecedores sul-americanos de maconha, sendo que grande parte da produção do Paraguai e da Colômbia se justifica pela grande demanda no Brasil.

Considerando os vastos mercados consumidores globais, é importante alertar sobre a maneira pela qual uma quantidade significativa de drogas entra nos Estados para atender às suas respectivas demandas. O transporte aéreo, como se pode presumir, não é capaz de lidar com grandes volumes, e os aeroportos também representam uma barreira razoável para o avanço de materiais ilícitos em direção ao território interno. Por outro lado, o transporte terrestre pode desempenhar esse papel, embora dependa das condições geográficas e da superação das barreiras rodoviárias. Quanto ao transporte marítimo, além de permitir o transporte de grandes quantidades, ele possibilita alcançar locais bastante distantes, como a Europa e a África. (CRUZ, 2022).

Assim, um dos principais problemas relacionados aos delitos transnacionais no Brasil é o narcotráfico. Nesse contexto, sendo o transporte de drogas por via marítima uma vertente em crescente utilização pelos narcotraficantes, torna-se inevitável a inclusão da Marinha do Brasil como uma das instituições imprescindíveis para o combate ao tráfico de drogas, sobretudo quando praticado nas Águas Jurisdicionais Brasileiras.

3.1 CONCEITOS DE SEGURANÇA MARÍTIMA, ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS, CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA, AMAZÔNIA AZUL E LINHAS DE COMUNICAÇÃO MARÍTIMAS.

Segundo o Plano Estratégico da Marinha (BRASIL, 2020a), a definição de **Segurança Marítima** adotada na Marinha do Brasil, considera dois aspectos: um ligado à Segurança do Tráfego Aquaviário (“*maritime safety*”), sobretudo nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB); e um outro concernente à segurança nos mares (“*maritime security*”), com o emprego coercitivo do Poder Naval. Faz-se mister ressaltar, por oportuno, que “Prover a Segurança Marítima” consta como um dos Objetivos Navais elencado no documento Política Naval da Marinha

(BRASIL, 2019, grifo nosso). Aprofundando os dois ramos da Segurança Marítima acima mencionados, no primeiro caso, a segurança é voltada para que o tráfego seguro de embarcações se realize conforme as leis e normas vigentes, atuando por meio de inspeções e vistorias, prevenindo a poluição hídrica, e a ocorrência de acidentes e incidentes da navegação. No segundo caso, também denominado “Proteção Marítima”, aborda o emprego coercitivo de parcela de forças navais, juntamente a outros órgãos governamentais (em operações interagências) contra ilícitos como: pirataria, roubo, sabotagem, contrabando, pesca ilegal, tráfico de drogas e de seres humanos. Essa dimensão ampliada da Segurança Marítima em duas vertentes se deu após o ataque terrorista em 11 de setembro de 2001, com a percepção de que as ameaças assimétricas poderiam se utilizar também do mar como seu campo de atuação.

Segundo Malafaia (2019), a ampliação de ocorrências de atos ilícitos no mar, em especial as relacionadas às chamadas novas ameaças², demandam cada vez mais a presença estatal nos mares e nas vias navegáveis, chamando a atenção e exigindo o preparo daqueles que lidam com o acompanhamento do tráfego marítimo, de forma a manter a segurança marítima.

À luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar³ (CNUDM), as **Águas Jurisdicionais Brasileiras** (AJB) compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não-vivos. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base⁴, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer.

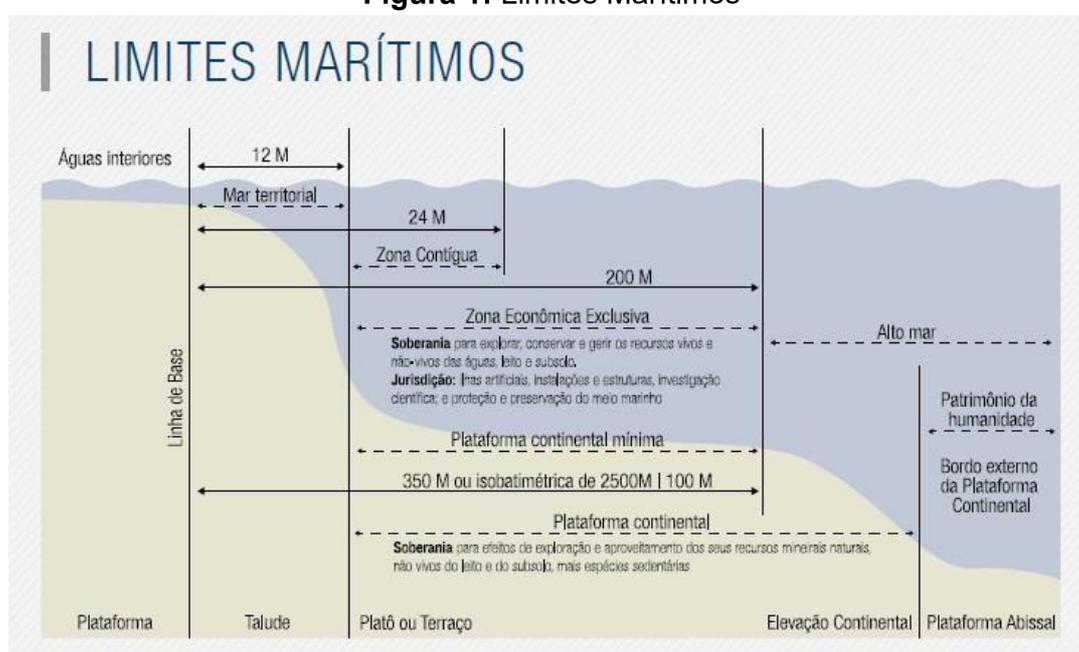
² Ameaças não convencionais e difusas quanto a sua natureza, transnacionais ou intraestatais, como por exemplo: contrabando, tráfico de armas, pirataria, terrorismo, imigração ilegal, acidentes ambientais, doenças infecto contagiosas, entre outras, conforme a Declaração sobre Segurança nas Américas, aprovada na terceira sessão plenária realizada em 28 de outubro de 2003, da Organização dos Estados Americanos (OEA) (ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS, 2003).

³ Assinada em Montego Bay, na Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, e em vigor desde 16 de novembro de 1994. O Brasil foi um dos primeiros países a assinar e a ratificar a CNUDM, tendo demonstrado considerável interesse no desenvolvimento de seu regime (ANDRADE e FRANCO, 2018).

⁴ A linha de base normal para medir a largura do mar territorial é a linha de baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala, reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro.

A CNUDM, cujas resoluções foram ratificadas pelo Brasil, estabeleceu importantes conceitos para a regulação dos limites no mar, quais sejam: um mar territorial, onde o Estado exerce soberania plena; uma zona contígua, dentro da qual o Estado costeiro pode tomar medidas de fiscalização aduaneira, fiscais, de imigração, sanitária e reprimir infrações às leis e aos regulamentos cometidas no território ou no mar territorial; e uma zona econômica exclusiva, na qual o Estado costeiro tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais (BRASIL, 2020c).

Figura 1: Limites Marítimos



Fonte: Livro Branco de Defesa Nacional (BRASIL, 2020).

A delimitação e o gerenciamento dos espaços marítimos nacionais e internacionais têm como centro o regime jurídico estabelecido pela CNUDM (ANDRADE e FRANCO, 2018).

Em complemento, de acordo com a lei nº 8.617 de 4 de janeiro de 1993 (BRASIL, 1993) e com o decreto nº 1.530 de 22 de junho de 1995 (BRASIL, 1995), foram delimitados e conceituados os espaços marítimos denominados águas interiores, mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, plataforma continental, alto-mar e fundos marinhos. Assim, são de particular interesse para o presente estudo, os conceitos e definições como veremos em seguida.

A CNUDM define **mar territorial** como uma zona de mar adjacente em que a soberania do Estado costeiro se estende além do seu território e das suas águas interiores, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, o leito e o subsolo do mar. O seu limite é de até 12 milhas náuticas⁵, medidas a partir das linhas de base.

Adjacente ao mar territorial, cujo limite máximo é de 24 milhas náuticas e é medida a partir das linhas de base do mar territorial, temos a **zona contígua**, onde:

o Estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização necessárias a [...] evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial; e reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial (Brasil, 1995, art. 33).

Medida a partir das linhas de base e que não deve exceder a distância de 200 milhas náuticas, tem-se a **Zona Econômica Exclusiva (ZEE)**, que está:

situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido na presente Parte, segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente Convenção. (Brasil, 1995, art. 33).

Por fim, a **plataforma continental** de um Estado costeiro, segundo a CNUDM, compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural 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, art. 76, § 1o).

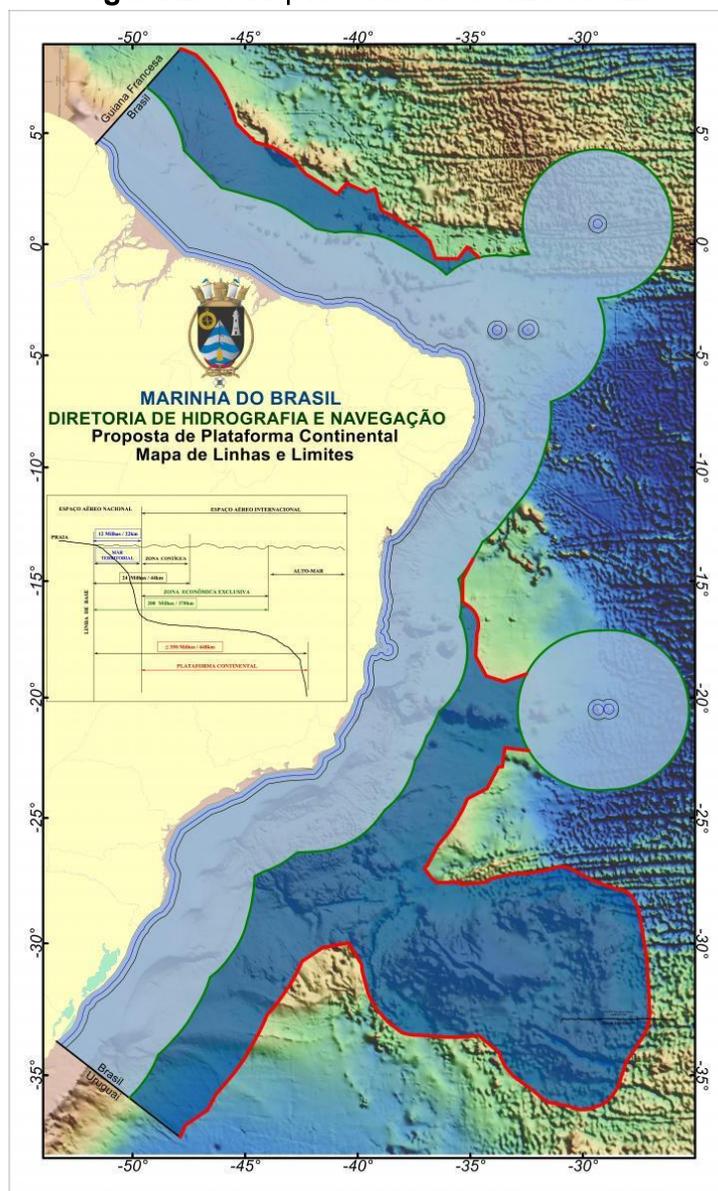
A convenção também define que o seu “limite exterior [...] não deve exceder 350 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial” (op. cit., art. 76, § 6 °).

A CNUDM entende a plataforma continental como uma extensão submersa do território, reconhecendo a soberania do Estado costeiro para fins de exploração e aproveitamento dos recursos naturais nela existentes, não se

⁵ Milha náutica (ou milha marítima) é uma unidade de medida de comprimento ou distância equivalente a 1,852 metros. Assim, 12 milhas náuticas equivalem a 22,224 quilômetros.

aplicando às águas marinhas e ao espaço aéreo sobrejacente, **mas apenas ao leito e ao subsolo ali existente** (BRASIL, 2024c, grifo nosso).

Figura 2. Área potencial da Amazônia Azul



Fonte: Livro Branco de Defesa Nacional (BRASIL, 2020).

A utilização do termo **Amazônia Azul** foi feita pela primeira vez em 2004 pelo Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, ex-Comandante da Marinha, em um artigo do jornal “A folha de São Paulo”, onde ele fez uma equiparação entre a área, biodiversidade e riquezas da nossa Amazônia Legal com a área marítima sob a responsabilidade do Brasil – o que ele chamou de uma outra Amazônia - a Amazônia Azul (CHAVES JÚNIOR, 2013, grifo nosso).

Define-se **Consciência Situacional Marítima (CSM)** como o entendimento dos acontecimentos militares e não militares, atividades e circunstâncias, dentro e associadas ao ambiente marítimo, que são relevantes para as atuais e futuras ações de um país, onde o ambiente marítimo são os oceanos, mares, baías, estuários, rios, regiões costeiras e portos. Uma das finalidades da Consciência Situacional Marítima é prover a interação entre os órgãos governamentais, empresas privadas e Forças de Segurança, no âmbito interno e na comunidade internacional.

A total transparência das atividades nas regiões litorâneas é um requisito vital para a compreensão desse ambiente, requerendo acesso a informações e históricos disponíveis para auxiliar os decisores nos diversos níveis. O compartilhamento de informações entre agências parceiras e nações é vital para alcançar o nível de Consciência Situacional Marítima que os decisores necessitam para agir de modo eficaz, em cada nível de comando, seja estratégico, operacional ou tático (FARIA, 2012).

3.2 DOCUMENTOS CONDICIONANTES

A Política Marítima Nacional (PMN)⁶ em vigor, datada de 1994, carece de ser revisada. Uma PMN atualizada em um contexto que abarque os reais problemas de Segurança Marítima, fomentaria um importante instrumento para que os diversos setores estatais e sociedade civil venham a reconhecer as responsabilidades e a multidimensionalidade das atividades marítimas. O aperfeiçoamento de uma Política Marítima Nacional seria o potencial indutor do reconhecimento da MB como instituição líder, haja vista a sua estrutura de meios navais e segmentos específicos de monitoramento da AJB, como o Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz), que será abordado posteriormente nesse estudo.

Em sequência, não existe, até o presente momento, uma Estratégia de Segurança Marítima Nacional (ESMN), que deveria ser um documento

⁶ “A Política Marítima Nacional (PMN) tem por finalidade orientar o desenvolvimento das atividades marítimas do País, de forma integrada e harmônica, visando à utilização efetiva, racional e plena do mar e de nossas hidrovias interiores, de acordo com os interesses nacionais.”. (BRASIL, 1994).

interministerial e de alto nível do Estado. Por conta da inexistência da ESMN, não se observa uma interação adequada entre os diversos atores envolvidos na segurança marítima. As ações de órgãos governamentais e privados ocorrem de forma independente, sem o compartilhamento desejado e a interlocução necessária entre eles. Neste texto, iremos explorar os principais normativos que orientam as atividades de segurança marítima nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) no Atlântico Sul e também discutiremos como a Marinha do Brasil está aprimorando a consciência situacional marítima.

O Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) é um documento publicado pelo Ministério da Defesa que apresenta, de forma geral, o posicionamento do Brasil em relação aos assuntos ligados a Defesa Nacional. Na contextualização do ambiente estratégico brasileiro, o LBDN aborda o tema Segurança Marítima quando menciona que o Brasil tem especial interesse na paz e segurança do Atlântico Sul, e que esse possui áreas estratégicas relevantes e de vital importância para o comércio mundial e nacional. Destaca ainda a importância da construção de um ambiente cooperativo, sob a égide da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS). O LBDN trata o espaço marítimo sob a ótica dos regimes internacionais que vigoram no mar, observando a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar (CNUDM) como um guia para estabelecer os limites das AJB. Refere-se ao Ministério da Defesa e às Forças Armadas na competência sobre uma diversificada gama de assuntos, alguns de grande sensibilidade e complexidade para a nação brasileira, como a garantia da lei e da ordem, e no combate a delitos transfronteiriços e ambientais. Por fim, aborda a estrutura e as capacidades da MB, e menciona as suas atribuições subsidiárias para implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos no mar em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, Federal ou Estadual, quando se fizer necessário, em razão de competências específicas; assim como cooperar com os órgãos federais na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, das águas interiores e das áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução (BRASIL, 2020c).

A Política Nacional de Defesa (PND) (BRASIL, 2016b) é o documento de mais alto nível no âmbito da Defesa. Ao mencionar abordagens que, ao abordar temas respeitantes ao que classificamos como segurança marítima, estabelece,

dentre os oito Objetivos Nacionais de Defesa (OND), dois fundamentais a esse estudo, sendo eles: “I. Garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial. [...] II. Assegurar a capacidade de Defesa, para o cumprimento das missões constitucionais das Forças Armadas.”. Assim, pelo primeiro Objetivo Nacional de Defesa, remete às Forças Armadas a execução da última instância da autoridade do Estado, sobre o conjunto das instituições, bens nacionais, direitos e obrigações; e pelo segundo, que as Forças Armadas precisam estar capacitadas para “realizar a vigilância, o controle e a defesa do território, das águas jurisdicionais e do espaço aéreo brasileiros e prover a segurança das linhas de comunicação marítimas de interesse” (BRASIL, 2016b, p. 24).

A Estratégia Nacional de Defesa (END) (BRASIL, 2016a), decorrente da PND, menciona o Atlântico Sul como uma área de interesse geoestratégico para o Brasil, e a sua proteção quanto aos recursos naturais existentes nas águas, no leito e no subsolo marinho sob jurisdição brasileira é uma prioridade do país. A dissuasão deve ser a primeira postura estratégica a ser considerada para a defesa dos interesses nacionais. Alude ainda que exploração e exploração da Amazônia Azul, bem como a utilização das linhas de comunicação marítimas do Atlântico Sul são vitais para o desenvolvimento do Brasil, exigindo a intensificação das capacidades de prover Segurança Marítima. O mesmo documento elenca a intensificação de ocorrências de atos ilícitos no mar, dentre eles o tráfico de drogas, que demandam a presença estatal nos mares. Para que esteja em condições de se contrapor às ameaças, orienta que o Poder Naval deve dispor de meios capazes de detectar, identificar e neutralizar ações nas AJB, e manter a segurança nas Linhas de Comunicação Marítima (LCM) de interesse, à luz do direito internacional com os quais o Brasil tenha se comprometido. E para tal cumprimento, o Poder Naval deverá ser capaz de manter a segurança nas LCM onde houver interesses nacionais (BRASIL, 2016).

Como desdobramento dos objetivos e diretrizes postos na Política Nacional de Defesa (PND) (BRASIL, 2016b) e na Estratégia Nacional de Defesa (END) (BRASIL, 2016a), documentos que condicionam o preparo e o emprego das Forças Armadas, cabe à Marinha do Brasil o emprego do Poder Naval. Nesse bojo, a Política Naval, documento normativo da MB, estabelece que, para assegurar a segurança da população e a proteção do seu patrimônio, bem como para estar preparado para defender os interesses nacionais, o Brasil deve

permanecer vigilante diante das ameaças que possam comprometer seus objetivos. O enfrentamento desses desafios deve ocorrer de maneira soberana, em conformidade com os princípios e fundamentos constitucionais, bem como as normas do Direito Internacional. A Política Naval é consubstanciada pelos Objetivos Navais. Esses são os objetivos de mais alto nível estabelecidos pela MB, que irão orientar o seu Planejamento Estratégico, para viabilizar o alcance de sua visão de futuro (BRASIL, 2019).

Dentre os doze Objetivos Navais, dois fazem menção e estão ligados à segurança marítima: contribuir para a defesa da Pátria e prover a segurança marítima.

Para contribuir para a defesa da Pátria, a MB deve buscar a preservação da integridade territorial e a proteção dos recursos nas AJB, das LCM e dos demais objetivos e interesses nacionais, no País e no exterior. Portanto, a MB deve estar em condições de fiscalizar e reprimir a grupos adversos que estejam praticando atividades ilegais nas AJB (BRASIL, 2019).

Concernente ao segundo Objetivo Naval, de prover a segurança marítima, cabe à MB, que exerce as atribuições de Autoridade Marítima brasileira, um esforço cada vez maior para acompanhar o desenvolvimento da economia e a intensificação do transporte de cargas e pessoas nas principais linhas de comunicação marítimas e hidrovias. O esforço integrador da Marinha do Brasil para a coordenação dos diversos atores envolvidos (visando ao fortalecimento do Poder Marítimo), por meio da implantação de um sistema integrado de monitoramento das AJB, com uso de sensoriamento remoto, contribuirá para o aumento da segurança marítima. Cabe a observação de que o dimensionamento de meios da Força destinados às atividades relacionadas à segurança marítima deve sempre considerar sua aplicabilidade primária na Defesa da Pátria. As políticas interministeriais referentes aos assuntos do mar devem visar o fomento da mentalidade marítima e do desenvolvimento das atividades marítimas no Brasil, de forma integrada e harmônica, a fim de promover a pesquisa científico-tecnológica no campo marinho e a utilização permanente, sustentável e plena do mar (BRASIL, 2019).

Em analisando as legislações de alto nível supramencionadas (PND e END), percebe-se que a MB as traduz em sua Política Naval, por meio dos Objetivos Navais, onde apresenta por completo o que é necessário para a

aplicação do Poder Naval nas atividades de segurança marítima que necessita para aplicar o Poder Naval nessas atividades. Certo é que carece, ainda, a integração em nível nacional de instituições participes da estrutura de segurança marítima. Esse estado, seria obtido com mais rapidez e interesse governamental se houvesse uma estratégia aprovada para segurança marítima.

3.3 AS ESTRUTURAS ORGANIZACIONAIS NA MARINHA DO BRASIL E NA POLÍCIA FEDERAL PARA O COMBATE AO NARCOTRÁFICO.

Na Marinha do Brasil, o Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz) possui, dentre as suas tarefas previstas, atuar na assessoria quanto ao preparo e emprego do Poder Naval na Segurança Marítima. Para melhor compreender a estrutura do COMPAAz, é preciso apresentar as atividades realizadas pelo antigo Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR).

A transformação do Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM) em CISMAR, em 2018, ocorreu quando da decisão de criar um órgão centralizador, utilizando-se da estrutura da MB à época, com capacidade de reunir todos os dados de segurança da navegação e de proteção marítima. A alteração contribuiria para a integração com as agências governamentais do Poder Marítimo e, conseqüentemente, para o incremento da Consciência Situacional Marítima nas Águas Jurisdicionais Brasileiras, conforme expertise adquirida durante os Jogos Olímpicos e Paralímpicos RIO2016, quando o COMCONTRAM serviu de órgão centralizador da segurança marítima, principalmente no entorno da Baía de Guanabara (PADILHA, 2018).

Dentre as alterações, destaca-se o aprimoramento do relacionamento interagências, com a identificação daquelas envolvidas com a Segurança Marítima, tais como, por exemplo, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA), **Polícia Federal (PF)**, Agência Nacional de Tráfego Aquaviário (ANTAq), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e Receita Federal do Brasil (RFB) (VILELA, 2020, grifo nosso). Assim, o CISMAR deveria atuar de maneira permanente e coordenada com essas

agências.

A Seção de Relações Institucionais do CISMAR foi criada como elemento central para a condução das Operações Interagências dentro da nova estrutura do CISMAR. Desse modo, torna-se importante destacar as seguintes atribuições dessa Seção, previstas em seu último Regimento Interno: **Atuar, permanentemente, como ponto de contato (POC) com as Agências Governamentais, e elementos do Poder Marítimo, nacionais e internacionais, de interesse da MB**; e manter atualizada a lista de POC das Organizações com os quais o CISMAR se relaciona (FRANCA, 2019, grifo nosso).

O CISMAR permaneceu concentrando dados relevantes à Segurança Marítima por meio de sistemas de monitoramento, bancos de dados da Diretoria de Portos e Costas (DPC) e informações sobre o Tráfego Marítimo obtidas por meio de acordos de cooperação, garantindo a presença do Estado em uma área onde as fronteiras não são visíveis, fortalecendo o sentimento de posse dos espaços marítimos nacionais e, conseqüentemente, o conceito da Amazônia Azul como patrimônio do País.

Em de novembro de 2021, a MB alterou a denominação de CISMAR para COMPAAz. Essa fusão teve como propósito incrementar a segurança marítima, nas vertentes de monitoramento, controle e proteção, proporcionando uma pronta resposta a qualquer demanda, por meio de um Centro de Operações Marítimas permanentemente ativado (PADILHA, 2018).

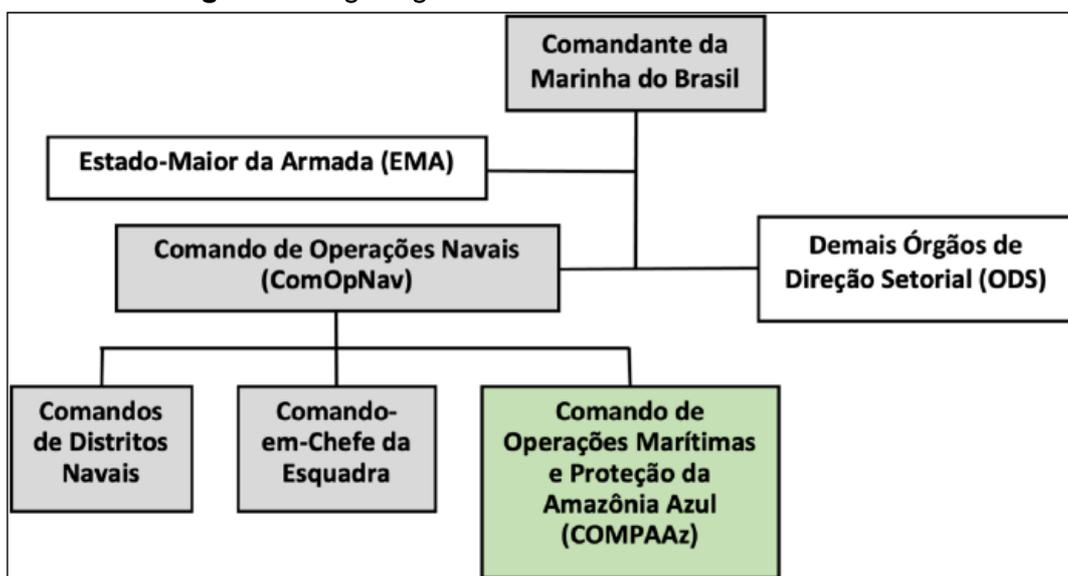
Dentro da estrutura organizacional da MB, o COMPAAz é diretamente subordinado ao Comando de Operações Navais (ComOpNav), e, entre as suas tarefas previstas, atua na assessoria quanto ao preparo e emprego do Poder Naval na Segurança Marítima.

O COMPAAz tem a função de estabelecer a Consciência Situacional Marítima e coordenar as respostas necessárias para os possíveis incidentes que necessitem da ação da Marinha do Brasil, inclusive contra as ameaças transnacionais. O Comando também abriga uma Operação Interagências, reunindo os diversos atores da Segurança Marítima, para a troca de informações de inteligência (FERREIRA, 2022).

Dentro desse contexto, o ComOpNav é o órgão responsável por implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas

águas interiores, em coordenação com outros órgãos do poder Executivo, Federal ou Estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas, bem como por cooperar com os órgãos federais na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução (PADILHA, 2018).

Figura 3. Organograma reduzido da Marinha do Brasil



Fonte: Franca, 2022.

A atual estrutura organizacional do COMPAAz tem como fim a promoção da efetividade das tarefas do ComOpNav nas vertentes do Preparo e Emprego da Força. Assim, a vertente Emprego da Força no COMPAAz passa a ser relacionada com as tarefas operativas, enquanto a vertente Preparo da Força relaciona-se com as tarefas administrativas. É intenção da Marinha do Brasil que o COMPAAz traga uma maior dedicação à atividade-fim de monitoramento e vigilância com a implementação de um centro unificado de Comando e Controle, resultante da sinergia do Centro de Comando do Teatro de Operações Marítimo (CCTOM), Centro de Controle do Tráfego Marítimo (CCTRAM) e *Console Search and Rescue* (ConSAR), guarnecidos 24 horas por dia, todos os dias da semana, otimizando processos e recursos humanos. Assim, espera-se um contínuo aprimoramento da Segurança Marítima e CSM nas vertentes de monitoramento, controle e proteção, gerando uma melhor e adequada análise de embarcações

que apresentem comportamentos anômalos em sua navegação, bem como uma sólida interoperabilidade entre os órgãos nacionais (PADILHA, 2018).

O COMPAAz deve possuir recursos materiais e humanos adequados a analisar e integrar, de forma sistemática, os dados e informações da área marítima de interesse, de forma a detectar anomalias ou ameaças às atividades desenvolvidas no mar, disseminar as informações pertinentes de forma compartimentada dentro do arranjo interagência, assessorar a tomada de decisão e coordenar as ações para a execução da resposta necessária. Em função da grande quantidade de dados a serem analisados, avalia-se como imprescindível a existência de algoritmos específicos ou mesmo de Inteligência Artificial para que seja possível alcançar a efetividade na análise, e por fim, fomentar o compartilhamento de informações com outros Centros de fusão de dados.

A Polícia Federal (PF) é uma instituição subordinada ao Ministério da Justiça e Segurança Pública, que de acordo com o art. 144 da Constituição Federal (CRFB) (BRASIL, 1988), possui, dentre outras atribuições, a de atuar na Segurança Pública e exercer atividades de **polícia marítima**, reprimindo o tráfico de entorpecentes, contrabando e descaminho (BRASIL, 1988, grifo nosso).

No âmbito regional, o serviço de polícia marítima é exercido por Policiais Federais distribuídos em 39 unidades de Polícia Marítima, das quais dezesseis são Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM) e 23 são Grupos Especiais de Polícia Marítima (GEPOM) que atuam em nível tático e operacional, com meios orgânicos, na fiscalização do cumprimento das leis e repressão a criminalidade nos principais portos marítimos e fluviais (FERREIRA, 2022).

A Polícia Federal possui diversos setores especializados dentro da sua estrutura organizacional. No âmbito das Unidades Centralizadas sob a Coordenação-Geral de repressão a drogas, armas, crimes contra o patrimônio e facções criminosas - CGPRE encontra-se o **Núcleo de repressão ao tráfico de drogas pelo modal marítimo – NTMAR**. No âmbito das Unidades Descentralizadas, as Superintendências Regionais do DPF possuem Delegacias de Repressão a Drogas – DRE e NEPOM (Núcleos Especiais de Polícia Marítima). A Polícia Federal possui uma considerável estrutura para reprimir o tráfico de drogas, e percebe-se a importância que modal marítimo tem ganhado com a criação dos NEPOM a partir de 1999 e do NTMAR no ano de 2021. Para

a construção da capacidade de atuar nos espaços marítimos, foi celebrado um Acordo de Cooperação Técnica com a Marinha do Brasil para solucionar um problema que era de interesse de ambas as instituições (CRUZ, 2022, grifo nosso).

Aponta-se a necessidade de a Polícia Federal ampliar o fortalecimento de Agências que tenham relação com a Segurança Marítima, tais como os NEPOM, e que esses sejam robustecidos de pessoal e material de forma a melhor contribuam para uma maior efetividade do combate ao narcotráfico.

3.4 TECNOLOGIAS APLICADAS

Como consta na Lei Complementar n.º 97/1999 (BRASIL, 1999), cabe à Marinha do Brasil, dentre outras atribuições subsidiárias,

implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas (Brasil, 1997, Art. 17, § IV).

Pela especificidade dessas atribuições à Marinha do Brasil, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos no artigo 17, ficando designado como Autoridade Marítima (BRASIL, 1997).

Nesse bojo, como ação decorrente das atividades delegadas pela Autoridade Marítima, o ComOpNav é o órgão responsável pela implementação e fiscalização do cumprimento das leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, seja Federal ou Estadual, bem como por cooperar com os órgãos federais na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (BRASIL, 2020b).

Parte da estrutura do COMPAAz, o CCTRAM, que foi desenvolvido com o propósito de acompanhar, monitorar e controlar embarcações em rotas tanto de longo curso quanto de cabotagem, conta com o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM), uma importante ferramenta de Consciência Situacional Marítima, funcionando como um “sistema de sistemas” que possibilita o acesso a diferentes fontes de dados de acompanhamento de navios e embarcações em um único ambiente. Isso será facilitado, graças a

informações fornecidas pelos participantes do SISTRAM: embarcações em geral; Órgãos e Agências Governamentais; e a própria MB, valendo-se de seus meios navais (VILELA, 2020). Assim, a Marinha do Brasil detém instalações e pessoal treinado operando diuturnamente para o monitoramento do tráfego de navios e embarcações, que contribui, sobremaneira para a segurança marítima em sua vertente “*maritime security*”.

O SISTRAM utiliza processamento eletrônico de dados georreferenciados, o que possibilita o acompanhamento de diferentes tipos de embarcações – mercantes, apoio marítimo off-shore, pesqueiros, passageiros – nacionais e estrangeiras. O Sistema pode - além de auxílio a eventos SAR - ser utilizado na fiscalização da pesca ilegal, no combate à pirataria, ao tráfico de drogas e de armas, sendo compatível com outros centros de controle (PORTHUN, 2016).

Dentre as informações integradas no SISTRAM para o monitoramento marítimo (internacionais e nacionais) e que venham a contribuir com as tarefas do COMPAAz destacam-se o *Long-Range Identification and Tracking* (LRIT); *Automatic Identification System* (AIS) de estações costeiras e por satélite; e o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS). Emprega-se ainda o *Computer-Assisted Maritime Threat Evaluation System* (CAMTES), que é uma ferramenta do Sistema de Inteligência Marítimo, utilizada pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN). Seu desígnio é a análise inteligente do comportamento de navios, realizando a integração de diversos bancos de dados das principais instituições ligadas à Marinha Mercante e do Sistema de Identificação Automática (AIS) satelital (BARBOSA JÚNIOR, 2018).

O desafio é a interação com outras instituições e a consequente integração de informações. Esses sistemas, entre outros, fazem parte do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), como veremos a seguir.

Segundo o Livro Branco de Defesa Nacional, o SisGAAz foi projetado para ser o principal sistema de comando e controle da Marinha do Brasil. Prevê a gestão das atividades ligadas ao mar que envolvem vigilância, monitoramento, prevenção da poluição, recursos naturais, entre outras, relacionados ao conceito. O Sistema visa a efetiva compreensão de tudo que está associado com

o meio marinho que pode causar impacto na defesa, na economia e no meio ambiente nas Águas Jurisdicionais Brasileiras. A ampliação dessa consciência confere profundidade a essa defesa ao possibilitar o monitoramento e o controle das ameaças o mais breve e distante possível. Essa antecipação, conjugada com a mobilidade e presença do Poder Naval brasileiro, possibilitará a defesa das AJB.

Figura 4. Entradas no Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo



Fonte: Palestra por ocasião da visita dos CSO⁷ no CISMAR em 24 de março de 2020.

Tudo relacionado ao conceito internacional de segurança marítima e para a proteção do litoral brasileiro. Tudo relacionado ao conceito internacional de segurança marítima e para a proteção do litoral brasileiro (BRASIL, 2020).

O SisGAAz integra equipamentos e sistemas, compostos por um conjunto de radares localizados em terra, além de câmeras de alta resolução e capacidades como a associação de informações recebidas de sistemas

⁷CSO - *Company Security Officer* (Coordenador de Proteção da Companhia). Funcionário designado pela Companhia para assegurar que haja uma avaliação da proteção do navio e, também, que seja elaborado, aprovado, implementado e mantido o plano de proteção do navio. É o responsável pela ligação com os funcionários de proteção das instalações portuárias e com os Oficiais de Proteção dos Navios.

colaborativos, destacando o Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades de Petróleo (SIMMAP), o Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT), o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM) e o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS), todos baseados em rastreamento satelital. Os dados captados por GPS são transmitidos por meio de comunicação via satélite para centrais de rastreamento, e, no futuro, há previsão de incorporação de sensores acústicos aos sites de monitoramento (LAMPERT, 2020).

A junção das capacidade de permanência e alcance no mar da Marinha do Brasil, aliada à integração com a inteligência dos órgãos de segurança pública, em especial com a Polícia Federal quando se trata de combate aos crimes transnacionais, proporcionam **maior eficiência e eficácia das ações na repressão ao narcotráfico**. Assim, se faz necessário o envolvimento de todas as capacidades que os governos dispõem, seja na sua prevenção ou no gerenciamento de crises. Essas características e desafios impõem a participação de órgãos militares e civis, tornando imprescindível a colaboração interagências para se atingir o êxito (NETO, 2021, grifo nosso).

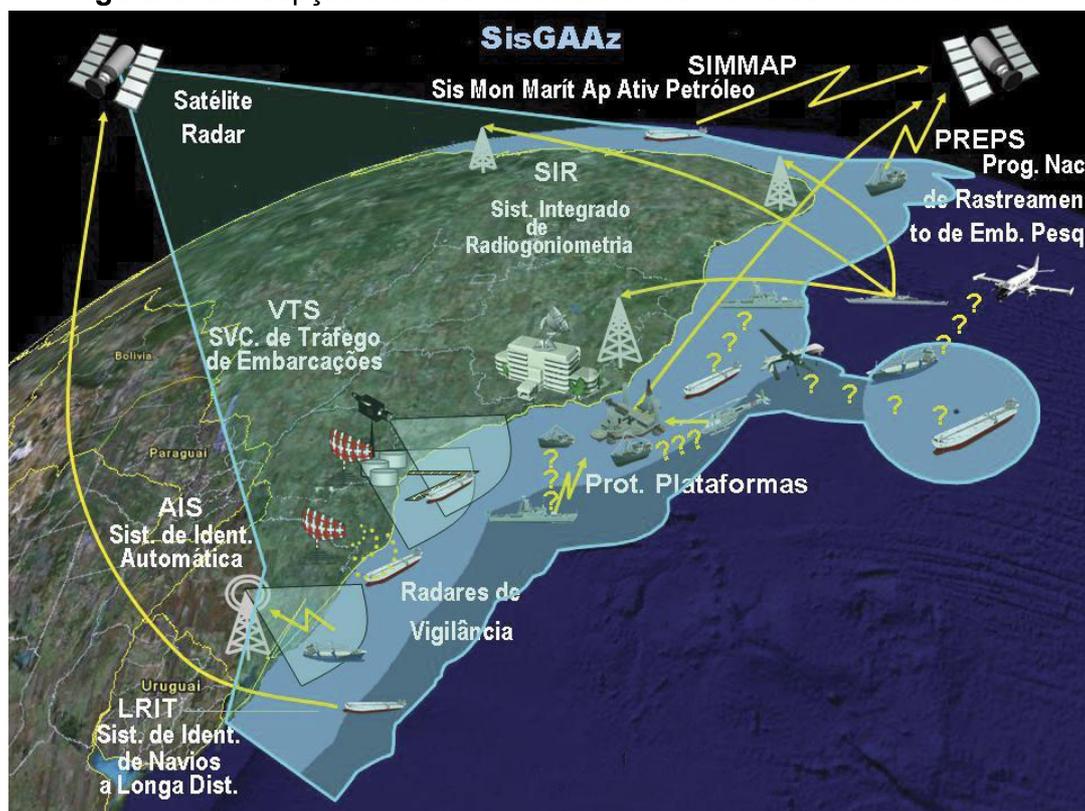
O objetivo é que, em sua fase final, o SisGAAz possua como principais fontes de informações os sistemas ativos, como radares, câmeras e hidrofones, que detectam o tráfego de embarcações independentemente de equipamentos de emissão. Assim, as informações obtidas pelo SISTRAM são importantes como entrada de dados no SisGAAz, pois a compilação desses dados, possibilita um melhor entendimento da Consciência Situacional Marítima nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (VILELA, 2020).

O SisGAAz está conectado às redes da **Polícia Federal**, do Ibama, da Receita Federal, entre outros órgãos e empresas capazes de fomentar e compartilhar mais rapidamente as informações pertinentes e necessárias para a proteção da Amazônia Azul (LAMPERT, 2020, grifo nosso). O aprimoramento do SISGAAz ocorre de forma gradual, a partir de um projeto piloto que foi desenvolvido para a área marítima do estado do Rio de Janeiro, com ênfase na Baía de Guanabara.

Em um segundo momento, pretende-se expandir entre Cabo Frio e Ilha Grande, ainda no Estado do Rio de Janeiro, incrementando o uso de radares de

curto e médio alcance com variáveis até 50 milhas. Posteriormente, o programa incorporará o monitoramento de longo alcance, até cerca de 200 milhas (pouco mais de 320 km) da costa brasileira, com radares Over The Horizon (OTH) de ondas de superfície.

Figura 5. Concepção do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul



Fonte: Livro Branco de Defesa Nacional (2020).

O sistema evoluirá de acordo com capacidades obtidas, prioridades e disponibilidades de recursos (BRASIL, 2024b).

Em que pese a tecnologia presente no SisGAAz contribua para que se alcance uma melhor Consciência Situacional Marítima é de suma importância que tenhamos navios e aeronaves em patrulha nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (CHAVES JÚNIOR, 2013).

Dentre os Programas, Subprogramas e Projetos já executados – e em execução – pela Marinha do Brasil, como o Programa Nuclear da Marinha (PNM), Programa de Obtenção de Meios Hidroceanográficos (PROHIDRO) e PROADSUMUS⁸, para fins desse trabalho, destacam-se o Programa Fragatas

⁸ O PROADSUMUS tem por finalidade garantir a prontidão e a capacidade expedicionária do

Classe "Tamandaré" (PFCT) e o Programa de Obtenção de Navios-Patrolha (PRONAPA).

O PFCT é conduzido desde 2017, com o objetivo de promover a renovação da Esquadra com quatro navios modernos, de alta complexidade tecnológica, construídos no País, com previsão de entrega para o período entre 2025-2029. Esses Navios também serão empregados na patrulha das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), com ênfase na fiscalização e proteção das atividades econômicas, principalmente a petrolífera e a pesqueira (BRASIL, 2024a).

O PRONAPA atende à demanda de obtenção de meios navais da Marinha do Brasil (MB) e retomou, nos últimos anos, suas atividades de construção, após a decisão da MB de resgatar a construção de Navios-Patrolha de 500 toneladas. Nesse contexto, em 2022, o Navio-Patrolha (NPa) "Maracanã"⁹, teve a sua construção concluída no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), foi incorporado à MB, e hoje patrulha as águas de responsabilidade do Comando do 8º Distrito Naval, abrangendo os estados de São Paulo e Paraná. O NPa "Mangaratiba" está sendo construído no AMRJ e na data de maio de 2024 encontrava-se em fase de edificação do casco" e tem previsão de ser lançado ao mar no 2º semestre de 2025. Na missão dos NPa classe "Macaé", dentre as suas tarefas, consta a fiscalização das Águas Jurisdicionais Brasileiras, fiscalização de poluição marítima e proteção dos campos de petróleo no mar, além de contribuir para a segurança do tráfego marítimo nacional.

Ainda quanto ao PRONAPA, a MB prevê, ainda em 2024, o início da construção do quinto navio da classe, o NPa "Miramar", que será integralmente construído no AMRJ, agregando avanços de engenharia - fruto da experiência adquirida com os dois navios anteriores (GALANTE, 2024).

3.5 OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS E O COMBATE AO NARCOTRÁFICO NO MAR.

CFN, restabelecendo e ampliando as capacidades da Brigada Anfíbia, nucleada na Força de Fuzileiros da Esquadra, bem como dos Batalhões de Operações Ribeirinhas,

⁹ O Navio-Patrolha "Maracanã" é o terceiro da classe "Macaé" (o segundo foi o Navio-Patrolha "Macau"). Os Navios-Patrolha classe "Macaé" são oriundos de um projeto francês que é baseado na classe "Vigilante 400 CL54" do estaleiro Constructions Mécaniques de Normandie (CMN).

A relação entre a Marinha do Brasil e a Polícia Federal durante as operações conjuntas no mar **não é de hierarquia, mas sim de cooperação e coordenação**. Essas ações conjuntas visam conciliar interesses e otimizar recursos, evitando duplicidade de atividades e divergências de soluções. Para que se evitasse a sobreposição de atribuições entre a Polícia Federal atuando como Polícia Marítima¹⁰ e a Marinha do Brasil na realização de Patrulha Naval¹¹ e Patrulhamento¹² foi celebrado um Acordo de Cooperação Técnica entre as duas instituições para o desenvolvimento de projetos e atividades de interesse comum. Esse instrumento objetiva a coordenação e/ou execução de ações integradas, destinadas à prevenção e repressão a ilícitos penais, bem como ao planejamento de ações e desenvolvimento de projetos institucionais e de interesse comum, voltados para as áreas de logística, comunicações, recursos humanos, inteligência e tecnologia da informação, dentre outras (Polícia Federal; Estado-Maior da Armada, 2021, grifo nosso).

A celebração de acordos de cooperação entre diferentes agências é essencial para o fortalecimento das relações institucionais, e minimizam possíveis conflitos colaborativos decorrentes de relacionamentos interpessoais fragilizados ou influenciados pela rotatividade de pessoal em diferentes níveis de decisão.

O Acordo de Cooperação Técnica entre a Polícia Federal e a Marinha do Brasil, citado anteriormente, reforça a importância do trabalho conjunto entre essas duas instituições na prevenção e repressão de crimes. Dada a limitação de recursos enfrentada pela PF, a colaboração com a MB pode ampliar os resultados obtidos pelo órgão de segurança pública, especialmente quando as ações são embasadas em inteligência e investigação, mesmo além das águas territoriais.

Assim, a Marinha do Brasil se torna imprescindível quando os delitos ocorrem em uma distância da costa pela qual as embarcações da Polícia Federal não possuem estrutura adequada, pois são projetadas para águas interiores ou no limite do mar territorial. As operações nos espaços marítimos mais distantes

¹⁰ Constituição Federal, art. 144, § 1º, inciso III e Lei nº 13.675/2018 (BRASIL, 2018).

¹¹ Constituição Federal, art. 142, § 1º ; LC 97/99, art. 17, inciso IV; Lei nº 2.419/1955 (Patrulha Costeira) (BRASIL, 1969); e Dec. nº 5.129/2004 (PATNAV) (BRASIL, 2004).

¹² Constituição Federal, art. 142, § 1º ; LC 97/99 art. 16-A.

da costa demandam um maior uso dos recursos da Marinha do Brasil, se comparado com os disponibilizados pela Polícia Federal. Isso se dá pelo fato da mobilização de um meio naval, como um Navio-Patrolha com dezenas de tripulantes frente à alguns Agentes de PF designados para essas missões. (CRUZ, 2022). Logo, os meios navais, como os Navios-Patrolha, são plataformas que se sobrepõem a essas distâncias realizando a interceptação e, se for o caso, apreendendo a embarcação.

A dinâmica interagência encerra a melhor possibilidade de solução de contra o narcotráfico, em se tratando desse crime se dar nas Águas Jurisdicionais Brasileiras, a Marinha do Brasil, na posição de Autoridade Marítima, se apresenta como a instituição adequada a coordenar o esforço de integração das agências envolvidas na solução de assuntos relacionados à segurança marítima. O COMPAAz proporciona **melhorias significativas nessa cooperação interagência**, permitindo uma maior sinergia no intercâmbio de informações de interesse e na eficiência e eficácia das atividades das agências, remetendo assim a um aumento da segurança marítima (NETO, 2021, grifo nosso).

A Marinha do Brasil, por meio do COMPAAz, tem papel de protagonista nos assuntos afetos à Segurança Marítima, mais especificamente na vertente da Proteção Marítima, avançando na busca da Consciência Situacional Marítima, coordenando ações com outras Agências e com setores internos à instituição, atuando como elemento facilitador da colaboração no nível operacional e tático. Em se tratando da dinâmica, a solicitação de apoio é feita ao COMPAAz, geralmente, por meio do Ponto de Contato da Agência interessada, contudo as demandas poderão vir por outros canais. Após a avaliação, o ComOpNav é assessorado na designação do Distrito Naval e dos meios a serem empregados na missão (CRUZ, 2022).

Cabe compreender como as **ações interagências** são respaldadas, desde o mais alto nível (político) até a consumação da operação propriamente dita. Assim, como visto, as Políticas (PND, por exemplo) estabelecem objetivos e diretrizes que orientam as ações das autoridades competentes. Essas, como a Marinha do Brasil, em seu nível estratégico, observam os limites do direito doméstico e internacional, e traduzem os objetivos e as diretrizes nacionais em Planos Estratégicos ou outros documentos infralegais que, por sua vez,

nortearão as ações dos níveis inferiores. Já no nível operacional, em coordenação com as Agências que demandaram as ações, são promulgadas as Ordens e os Planos, além de serem designados os meios navais compatíveis e adequados ao cumprimento das operações interagências no nível tático, culminando na busca e na interceptação da embarcação a ser abordada.

Como visto anteriormente, a atual Política Marítima Nacional (PMN) foi aprovada no ano de 1994, ou seja, até a presente data, quase três décadas após ela não considera, no concernente à segurança marítima, a evolução deste tema e da conjuntura global atual, impactando as ações decorrentes nos diversos setores governamentais. Cabe ao Estado brasileiro estudar qual a melhor estrutura a ser aplicada para permitir o amplo debate que construirá a nova Política Marítima Nacional e, posteriormente, a Estratégia Nacional de Segurança Marítima (ENSM), que nortearão, sobremaneira a condução das ações no mar. Ressalta-se que a construção dessas publicações deve ser tratada em nível interministerial, partindo-se da identificação clara dos objetivos em uma PMN e seus desdobramentos na ENSM (HEINE, 2019).

O Estado brasileiro vem adotando diversas ações, sobretudo pelas Forças Armadas e pela Polícia Federal, no sentido de ampliar as parcerias com o propósito de compartilhar informações de interesse (FIGUEIREDO, 2017).

Por meio do SISGAAz, a Marinha do Brasil monitora as Águas Jurisdicionais Brasileiras, sendo esse sistema uma importante ferramenta que integra diversos equipamentos e outros sistemas e está conectado às redes de órgãos como a Polícia Federal, Ibama, Receita Federal e Petrobras, além de empresas capazes de fomentar e compartilhar informações relevantes para a realização de operações decorrentes de inteligência marítima.

De 2020 até 2023, as operações conjuntas com a Polícia Federal resultaram na apreensão de cerca de 18 toneladas de cocaína, 4,3 toneladas de haxixe, 695 toneladas de cigarro, 113,34 toneladas de pescado e 14 toneladas de maconha. O apoio da Marinha para a repressão de delitos tem se dado com apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução e sobretudo por meio dos seus meios navais (SILVA, 2023).

Ainda no ano de 2023, em uma operação realizada a 363 quilômetros da cidade de Salvador/BA, a Marinha do Brasil e a Polícia Federal foram apreendidas mais de duas toneladas de haxixe, que estavam a bordo do veleiro

“Kiel”, abordado pelo Navio-Patrolha “Guaratuba”. A operação contou com a presença de militares da Marinha do Brasil e agentes da PF (SILVA, 2023).

Essa foi a segunda maior apreensão de drogas em alto mar, sendo a maior também feita por intermédio da ação conjunta da Marinha e da Polícia Federal, quando, em 2021, o Navio-Patrolha Oceânico “Araguari” apreendeu 4,3 toneladas de cocaína, também a cerca de 270 quilômetros da costa, na altura de Recife (PE), um recorde no País. A operação foi realizada com ampla coordenação internacional, envolvendo o Centro de Análise e Operações Marítimas - Narcótico (MAOC-N), sediado em Lisboa/Portugal, a *Drug Enforcement Administration* (DEA/EUA) e a *National Crime Agency* (NCA/Reino Unido), permitindo a identificação de grande quantidade de entorpecente em um veleiro catamarã que teria partido do Brasil com destino a Europa. A embarcação foi escoltada pelo Navio-Patrolha Oceânico “Araguari” para Recife, com apoio de Policiais Federais do Grupo de Pronto Intervenção (GPI) que participaram das ações (GALANTE, 2021).

Essas ações reforçam a cooperação e troca de informações com instituições nacionais, visando a identificação de grandes organizações criminosas, bem como a importância do permanente monitoramento e controle das Águas Jurisdicionais Brasileiras por meio do constante aprimoramento do SisGAAz. Reitera-se ainda que a segurança marítima deve ser entendida como um assunto transnacional, em face dos vínculos transdisciplinares com a economia dos Estados Nacionais e com os estudos sobre o desenvolvimento, o meio-ambiente e a governança global, que fazem com que as ações a serem desempenhadas para assegurá-la extrapolem os limites territoriais desses Estados.

4 RECOMENDAÇÕES

À luz do que foi apresentado anteriormente, observa-se que o Brasil se encontra geograficamente ladeado por países produtores de drogas ilícitas em grande escala, o que torna o país uma importante rota para o abastecimento mundial de narcóticos. Para que esse volume de drogas seja enviado aos mercados consumidores globais, utiliza-se o transporte marítimo, que possibilita alcançar locais bastante distantes, como a Europa e a África além de permitir o transporte de grandes quantidades. Logo, as Águas Jurisdicionais Brasileiras concorrem como rota para que o transporte de drogas chegue aos seus destinos.

Na vertente da Segurança Marítima concernente à segurança nos mares (“*maritime security*”), que aborda o emprego coercitivo de parcela de forças navais, juntamente a outros órgãos governamentais em operações interagências contra o narcotráfico, podemos pontuar algumas recomendações dentro da abordagem deste trabalho, das quais destacamos:

- **A revisão da atual Política Marítima Nacional**, datada de 1994, por um novo texto que abarque os reais problemas de Segurança Marítima, e que seja um instrumento para que os diversos setores estatais e sociedade civil venham a reconhecer a multidimensionalidade das atividades marítimas, além de ser um indutor do reconhecimento da MB como instituição líder.

- **A elaboração de uma Estratégia de Segurança Marítima Nacional (ESMN)**, que deveria ser um documento interministerial e de alto nível do Estado, para que se observe uma interação adequada entre os diversos atores envolvidos na segurança marítima, sem que haja ações independentes e sem o compartilhamento desejado e a interlocução necessária entre eles.

- **O aprimoramento do COMPAAz com recursos materiais e humanos** adequados a analisar e integrar os dados e informações da área marítima de interesse, de forma a detectar as ameaças no mar, disseminar as informações de maneira compartimentada interagência, assessorar a tomada de decisão e coordenar as ações para a resposta necessária. Imprescindível ainda o implemento de algoritmos ou de Inteligência Artificial para que se alcance a efetividade na análise.

- **A ampliação do fortalecimento de Agências da Polícia Federal que tenham relação com a Segurança Marítima**, tais como os NEPOM, e que esses sejam robustecidos de pessoal e material de forma a melhor contribuem para uma maior efetividade do combate ao narcotráfico.

- **O aprimoramento do SISGAAz**, para que ele possua como principais fontes de informações os sistemas ativos, tais como radares de curto e médio alcance com variáveis de até 50 milhas e posteriormente um monitoramento de longo alcance, de até 200 milhas (pouco mais de 320 km) da costa, câmeras e hidrofones, que venham a detectar o tráfego de embarcações independentemente de equipamentos de emissão colaborativos.

- **A continuidade dos programas de construção de meios navais**, como o Programa Fragatas Classe "Tamandaré" e o Programa de Obtenção de Navios-Patrolha. Esses navios têm, dentre outras tarefas, operar em águas costeiras e em alto-mar, permitindo que a Marinha do Brasil (e outras instituições neles embarcadas) monitore áreas extensas, realizando patrulhas regulares para detecção de atividades suspeitas, como tráfico de drogas, contrabando, pesca ilegal etc. Esses navios têm a capacidade em interceptar embarcações suspeitas, realizar abordagens e conduzir operações de busca e apreensão.

5 CONCLUSÕES

Em resposta ao objetivo geral deste trabalho, que é analisar a efetividade das operações entre a Marinha do Brasil e demais instituições, sobretudo a Polícia Federal no combate ao narcotráfico nas águas jurisdicionais brasileiras, conclui-se que o Estado brasileiro, tendo a MB como protagonista, dispõe da competência e da capacidade para reprimir o tráfico de drogas na porção marítima das AJB. Contudo, necessita efetuar esforços de colaboração com outras Agências para que alcance maior efetividade nas ações, conforme apresentado anteriormente nas recomendações e no que se segue na conclusão deste trabalho.

A análise do papel do Brasil no combate ao narcotráfico marítimo revela a complexidade e a necessidade de uma ampla e diversificada abordagem para enfrentar este desafio. O país, em virtude da sua localização estratégica e extenso litoral, é uma rota essencial para o tráfico de drogas destinadas a mercados internacionais, como os EUA e Europa. Nesse contexto, a atuação conjunta da Marinha do Brasil e da Polícia Federal tem sido fundamental para a contenção do narcotráfico e para a proteção das Águas Jurisdicionais Brasileiras.

A Marinha do Brasil, por meio do COMPAAz e dos sistemas a ele utilizados, desempenha um papel central na coordenação das operações de segurança marítima. O SisGAAz fortalece ainda mais essa capacidade, integrando informações de múltiplas fontes e promovendo uma visão abrangente da Consciência situacional Marítima. Essas ferramentas são fundamentais para a detecção precoce de atividades ilícitas e para a implementação de respostas rápidas e eficazes.

A Polícia Federal, com suas unidades especializadas em Polícia Marítima, complementa os esforços da Marinha, realizando operações táticas e operacionais que resultam em apreensões significativas de drogas. A criação de NEPOMs e NTMARs evidencia o foco crescente no combate ao tráfico marítimo, destacando a importância de um aparato bem estruturado e capacitado.

As tecnologias avançadas empregadas no monitoramento e controle do tráfego marítimo são vitais para o sucesso das operações de segurança. Sistemas como o LRIT, AIS, e PREPS permitem um acompanhamento

detalhado e contínuo das embarcações, enquanto ferramentas como o CAMTES da OTAN fornecem análises inteligentes do comportamento dos navios. A integração desses sistemas no SisGAAz representa um avanço significativo na capacidade de monitoramento das AJB.

A cooperação internacional e interagências emerge como um elemento crucial para o combate eficaz ao narcotráfico. A colaboração com agências internacionais, como a DEA dos Estados Unidos e a NCA do Reino Unido, e a participação em centros de operações como o MAOC-N de Portugal, ampliam a capacidade de resposta e a eficácia das operações. Essas parcerias permitem o compartilhamento de informações e a coordenação de esforços em uma escala global, essencial para enfrentar uma ameaça transnacional como o narcotráfico.

A segurança marítima e o combate ao narcotráfico no Brasil dependem de uma abordagem integrada que combine a utilização de tecnologias avançadas, a coordenação interagências e a cooperação internacional. A Marinha do Brasil e a Polícia Federal, com suas estruturas organizacionais e capacidades específicas, estão bem-posicionadas para enfrentar esse desafio. No entanto, é essencial que essas iniciativas sejam continuamente aprimoradas e apoiadas por políticas nacionais atualizadas e uma estratégia de segurança marítima robusta, que reconheça as mudanças na conjuntura global e as novas ameaças emergentes. Somente dessa forma o Brasil poderá garantir a proteção de suas águas e contribuir efetivamente para a segurança marítima internacional.

Por fim, essa pesquisa espera contribuir para o desenvolvimento de um ambiente cooperativo e seguro no Atlântico Sul, promovendo a proteção dos recursos naturais e a soberania nacional.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Israel; FRANCO, Luiz Gustavo. **A Amazônia Azul como fronteira marítima do Brasil**: importância estratégica e imperativos para a Defesa Nacional. Brasília, DF: IPEA, 2018.

BARBOSA JUNIOR, Ilques. Aula inaugural dos Cursos de Altos Estudos Militares da Escola de Guerra Naval. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 24, n. 1, p. 228-251. jan/abril. 2018.

BRASIL. Decreto nº 64.063, de 5 fev. 1969. Regulamenta a Lei nº 2.419, de 10 de fevereiro de 1955, que Instituiu a Patrulha Costeira. Brasília: **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, 6 fev. 1969. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-64063-5-fevereiro-1969-405599-publicacaooriginal-1-pe.html> . Acesso em: 15 maio 2024.

_____. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília,DF, 05 de outubro de 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm . Acesso em: 03 abr. 2024.

_____. Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 57, 4 jan. 1993.

_____. Presidência da República. **Decreto no 1.265, de 11 de outubro de 1994**. Aprova a Política Marítima Nacional (PMN). Brasília, DF: Presidência da República, 1994. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D1265.htm . Acesso em: 10 abr. 2024.

_____. Decreto nº 1.530, 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**. Diário [da] República Federativa do Brasil, 23 jun. 1995. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html> . Acesso em: 11 mar. 2024.

_____. Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm . Acesso em: 10 abr. 2024.

_____. Decreto nº 5.129 de 6 jul. 2004. Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências. Brasília: **Diário Oficial União**, Poder Executivo, 7 jul. 2004. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/decreto/d5129.htm . Acesso em: 26 mar. 2022.

_____. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, DF, 2016a. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_2016.pdf . Acesso em: 28 mar. 2024.

_____. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa**. Brasília, DF, 2016b. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_2016.pdf . Acesso em: 28 mar. 2024.

_____. Lei nº 13.675, de 11 de junho de 2018. Disciplina a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, nos termos do § 7º do art. 144 da Constituição Federal; cria a Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (PNSPDS); institui o Sistema Único de Segurança Pública (SUSP). Brasília: **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, 12 jun. 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2018/lei/L13675.htm . Acesso em: 12 abr. 2024.

_____. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **Política Naval**. Brasília, DF: EMA, 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/politicanaval> . Acesso em: 27 mar. 2024.

_____. Estado-Maior da Armada. **Plano Estratégico da Marinha: PEM 2040**. Brasília, DF: MD, 2020a. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html . Acesso em: 30 mar. 2024.

_____. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **Portaria n. 78, 30 abr. 2020**. Regulamento do Comando de Operações Navais. Brasília, DF, 2020b.

_____. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília, DF, 2020c. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf . Acesso em: 22 mar. 2024.

_____. Comando da Marinha. **Programa Classe Tamandaré**. Brasília, DF: MB, 2024a. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programa-classe-tamandare> . Acesso em: 29 abr. 2024.

_____. Comando da Marinha. **SisGAAz: Proteção e Monitoramento das Águas Jurisdicionais Brasileiras**. Brasília, DF: MB, 2024b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protECAo-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras> . Acesso em: 20 abr. 2024.

_____. Presidência da República. **Plataforma Continental: a última fronteira da mineração brasileira**. Ministério de Minas e Energia, Secretaria de Geologia, Mineração e Transformação Mineral, Departamento Nacional de Produção Mineral, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/anm/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/serie-sustentabilidade/plataforma-continental-conteudo> . Acesso em: 11 mai. 2024.

Centro de Excelência para a Redução da oferta de Drogas Ilícitas – CdE. **Covid-19 e tráfico de drogas no Brasil: a adaptação do crime organizado e a atuação das forças policiais na pandemia**. Brasília: Secretaria Nacional de Políticas Sobre Drogas e Gestão de Ativos do Ministério da Justiça e Segurança Pública, Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, dez. 2021. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/14meg3m6aJHaVoi90OLrLNeSeNefLs6Z6/view?pli=1> . Acesso em: 16 mai. 2024.

CHAVES JUNIOR, S. F. de A. **Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz): o passo inicial para o efetivo controle da área marítima brasileira**. 2013. Monografia ((Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia - CAEPE) - Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2013.

CRUZ, Adriano Pires da Cruz. **Em busca da segurança marítima: a Marinha do Brasil e as operações interagências na repressão ao narcotráfico nas Águas Jurisdicionais**. 192 f. Tese apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM). Rio de Janeiro, 2022.

CRUZ, Ricardo Barillo. **Interoperabilidade no mar territorial, com vistas ao ordenamento jurídico vigente e ao atual aparelhamento dos Órgãos envolvidos: uma abordagem exploratória e propositiva**. 62 f. Trabalho de Conclusão de Curso - Monografia (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia - CAEPE) - Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2022.

FARIA, João Afonso Prado Maia de. A consciência situacional marítima (CSM) e a Marinha do Brasil. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 1, p. 213-229, jan./jun. 2012.

FERREIRA, Renato Gonçalves. **O Combate aos Crimes Transnacionais nas Águas Jurisdicionais Brasileiras por meio de Operações Interagências: situação atual (2022) e oportunidades de melhoria**. 120 f. Tese apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas. Rio de Janeiro, 2022.

FIGUEIREDO, Safira Maria de. **Operação Ágata: O Poder de Polícia das Forças Armadas**. Corumbá: Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, 2017. 98p.

FRANCA, Rodrigo Faria. **Operações Interagências: uma abordagem do relacionamento do COMPAAz com as Agências Governamentais no contexto da Segurança Marítima**. 81 f. Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores - Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2022.

GALANTE, Alexandre. Marinha e Polícia Federal interceptam embarcação carregada de cocaína. Site Poder Naval, São Paulo, 16 de fev. 2021. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2021/02/16/marinha-e-policia-federal-interceptam-embarcacao-carregada-com-cocaina/>. Acesso em: 11 abr. 2024.

HEINE FILHO, Pedro Augusto Bittencourt. **Segurança marítima: contribuições positivas do estudo da evolução**. 69 f. Trabalho de Conclusão de Curso - Monografia (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia - CAEPE) - Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2019.

LAMPERT, João Alberto de Araújo. Sistema de gerenciamento da Amazônia Azul: A importância estratégica e o aprimoramento. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 140, n. 10/12, p. 77-80, out./dez. 2020.

MALAFIA, Guilherme Lopes. **Operação Interagências: um novo conceito de operação para o CISMAR**. 71 f. Trabalho de Conclusão de Curso - Monografia (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia - CAEPE) - Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2019.

NETO, Hélio Cancian. **Operações Navais no ambiente interagências: Diagnóstico e perspectivas das possíveis contribuições da Marinha do Brasil no combate ao narcotráfico**. 57 f. Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores. Rio de Janeiro, 2021.

Organização dos Estados Americanos - OEA. **Conferência especial sobre segurança: projeto de declaração sobre segurança nas Américas**. [S. l.]: OEA, 28 out. 2003. Disponível em: http://https://www.oas.org/juridico/portuguese/decl_security_pt.pdf . Acesso em: 11 mar. 2024.

PADILHA, Luiz. COMCONTRAM agora é Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR). **Defesa Aérea & Naval**, 29, novembro de 2018. Disponível em: <https://www.defesaaereanaval.com.br/naval/comcontram-agora-e-centro-integrado-de-seguranca-maritima-cismar> . Acesso em: 13 mar. 2024.

GALANTE, Alexandre. PRONAPA: Revitalização naval e avanço tecnológico no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. **Poder Naval**, 21, março de 2024. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2024/03/21/pronapa-revitalizacao-naval-e-avanco-tecnologico-no-arsenal-de-marinha-do-rio-de-janeiro/> . Acesso em: 30 abr. 2024.

POLÍCIA FEDERAL; ESTADO-MAIOR DA ARMADA. **Acordo de Cooperação Técnica: Processo nº 08211.000996/2021-12**. Acordo de Cooperação Técnica que entre si celebram a Polícia Federal e o Comando da Marinha, representado pelo Estado-Maior da Armada, para o desenvolvimento de projetos e atividades de interesse comum. 25 Jun. 2021. Brasília: Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil (DOU): Seção 3, Poder Executivo, n. 121, 30 jun. 2021. p. 118.

PORTHUN, Ana Lúcia Mesiano. **Sistema de informação sobre tráfego marítimo SISTRAM**: uma contribuição dos sistemas analíticos visuais para a análise de comportamentos anômalos. 2016. Dissertação (Mestrado em Estudos Marítimos) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2016.

SILVA, José Benedito da. Marinha e PF fazem maior apreensão de droga no mar brasileiro. Revista Veja, Editora Abril, São Paulo, 19 de set. 2023. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/coluna/maquiavel/marinha-e-pf-fazem-maior-apreensao-de-droga-no-mar-brasileiro-veja-video> . Acesso em: 10 abr. 2024.

VILELA, Érico Sant'Anna. **Amazônia Azul: a estratégia da Marinha do Brasil para a Segurança Marítima**. 2020. Monografia (Curso Superior de Inteligência Estratégica) - Escola Superior de Guerra. 2020.