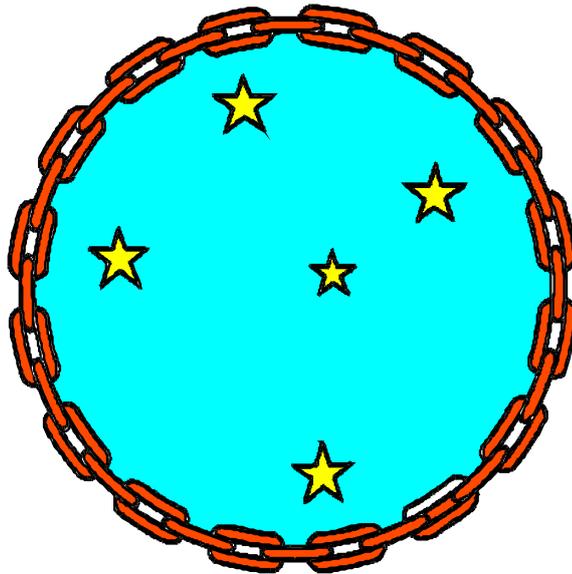


# ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA



**DEPARTAMENTO DE ESTUDOS**

**2007**

**MONOGRAFIA (CAEPE)**

**IMPORTÂNCIA DO ATLÂNTICO SUL  
PARA  
A SEGURANÇA NACIONAL  
E A INTEGRAÇÃO COM PAÍSES DA AMÉRICA DO SUL**

**Tema: MD -13**

**CONTRA-ALMIRANTE ILQUES BARBOSA JÚNIOR**

**RIO DE JANEIRO**

**CONTRA-ALMIRANTE ILQUES BARBOSA JÚNIOR**

**IMPORTÂNCIA DO ATLÂNTICO SUL  
PARA A SEGURANÇA NACIONAL E A INTEGRAÇÃO COM OS  
PAÍSES DA AMÉRICA DO SUL**

**MONOGRAFIA APRESENTADA  
COMO EXIGÊNCIA  
CURRICULAR PARA A  
OBTENÇÃO DO DIPLOMA DO  
CURSO DE ALTOS ESTUDOS DE  
POLÍTICA E ESTRATÉGIA**

**ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA**

**ORIENTADOR: PROFESSOR SEVERINO CABRAL**

**RIO DE JANEIRO  
2007**

C2007

ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA, Avenida João Luís Alves, s/n  
CEP 22.291-090, Fortaleza de São João, Urca – Rio de Janeiro/RJ

Este trabalho, nos termos da legislação que resguarda os direitos autorais, é considerado propriedade da ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (ESG). É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho ou a menção em comentários e citações, desde que sem propósitos comerciais e que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos expressos neste trabalho são de responsabilidade do autor e não expressam qualquer orientação institucional da ESG.

Rio de Janeiro, 16 de outubro de 2007.

**ILQUES BARBOSA JUNIOR**  
**CONTRA-ALMIRANTE**

## DEDICATÓRIA

*Aos marinheiros e aos fuzileiros navais da Marinha do Brasil.*

*A Marinha Invicta de Tamandaré.  
Tudo pela Pátria.*

*Ao dileto amigo Caetano Tepedino Martins. Turma Aspirante Conde, Escola Naval.*

*Os apoios e orientações, desde as navegações de 1973, sempre foram fundamentais.*

*Aos Professores Severino Cabral e Guilherme Sandoval Góes.*

*Pelos constantes desafios intelectuais.*

*Aos guardiões da Escola Superior de Guerra e, portanto, do bem comum para o Brasil.*

*Pela compreensão e estímulo.*

## **AGRADECIMENTOS**

*Ao Exmo. Sr. Almirante-de-Esquadra  
José Antonio de Castro Leal, Comandante e  
Diretor de Estudos da Escola Superior de  
Guerra.*

*Ao Exmo. Sr. Major-Brigadeiro-do-Ar  
Nilson Prado de Godoy, Subcomandante da  
Escola Superior de Guerra.*

*Aos integrantes da Turma Povo  
Brasileiro.*

## RESUMO

Durante o desenvolvimento desta monografia, foram analisados conceitos de Geopolítica e Oceanopolítica. Também foram comentados desdobramentos político-estratégicos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a **Constituição do Mar**. Apresenta-se o espaço oceanopolítico de interesse do Brasil. Analisa-se a importância do Atlântico Sul para o Brasil, considerando temas relativos ao Estado, às relações internacionais, a Segurança Nacional, aos objetivos do Estado e as Forças Armadas. Analisa-se a Segurança Humana, inserida em conceitos fundamentais do Estado, nas relações internacionais e nas consequências da Globalização. Destacam-se as principais diferenças entre a Segurança Nacional e a Segurança Humana. Nesse contexto, apresentam-se os Desafios da Segurança Nacional para o início do século XXI. A partir de conceitos da Oceanopolítica, analisa-se a Integração Regional. Identificam-se as Políticas, as Estratégias, as correspondentes Políticas Setoriais e os objetivos a serem conquistados ou mantidos, considerando o Atlântico Sul, a Segurança Nacional e a Integração Regional. Ao longo do trabalho, constata-se que o Atlântico Sul representa a **Sobrevivência** e a **Prosperidade** para o Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Geopolítica; Oceanopolítica; Segurança Nacional; Segurança Humana; Integração Regional.

Barbosa Júnior, Ilques.

A Importância do Atlântico Sul para a Segurança Nacional e a Integração com Países da América do Sul / Contra-Almirante Ilques Barbosa Júnior. - Rio de Janeiro, 2007.

53f.

Orientador: Professor Severino Cabral  
Monografia apresentada como exigência curricular para a obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia.

1. Oceanopolítica. 2. Segurança Nacional. 3. Integração Regional. I. Título.

## **ABSTRACT**

This research paper analyzes of the concepts of Geopolitics and Ocean Politics. Following the conceptual analysis, the study addresses the political and strategic consequences that unfold from the United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS), **the Constitution of the Sea**. It then shows Brazil's Oceanic Space of Interest and demonstrates the relevance the South Atlantic Ocean has for Brazil as it relates to the State, international relations, National Security, and the objectives of the Armed Forces. The study goes on to analyze Human Security within the fundamental concept of the State, international relations, and the effect globalization has on it. Within the context of globalization, the study points out the principal differences between National Security and that of Human Security, highlighting the challenges the XXI Century presents to National Security. Using the concept of Ocean Politics as a point of departure, this research analyzes its impact on Regional Integration. Finally, it identifies Policies, Strategies, Policies governing the Sector, and the goals to be reached or maintain, considering the South Atlantic Ocean, National Security, and Regional Integration. Throughout the research, the study establishes that the South Atlantic Ocean represents survival and prosperity for Brazil.

Key Words: Geopolitics; Ocean Politics; National Security; Human Security; Regional Integration.

## SUMÁRIO

|  |    |
|--|----|
| - <b>Introdução</b> .....  | 6  |
| - <b>Capítulo 1 – O Atlântico Sul</b> .....                            | 10 |
| 1.1 - Considerações Iniciais.....                                      | 10 |
| 1.2 - A Oceanopolítica: discussão preliminar de conceitos básicos..... | 12 |
| 1.3 - O Espaço Oceanopolítico do Brasil.....                           | 17 |
| - <b>Capítulo 2 – Segurança Nacional</b> .....                         | 21 |
| 2.1 - Considerações Iniciais.....                                      | 21 |
| 2.2 - Segurança Nacional.....  | 22 |
| 2.3 - Segurança Humana.....  | 24 |
| 2.4 - Desafios a Segurança Nacional no Início do Século XXI.....       | 28 |
| - <b>Capítulo 3 – Integração Regional</b> .....                        | 35 |
| 3.1 - Considerações Iniciais.....                                      | 35 |
| 3.2 - Amazônia Azul.....   | 36 |
| - <b>Capítulo 4 – Políticas e Estratégias</b> .....                    | 43 |
| 4.1 - Considerações Iniciais.....                                      | 43 |
| 4.2 - Políticas e Estratégias.....                                     | 43 |
| 4.2.1 - Atlântico Sul.....   | 44 |
| 4.2.2 - Segurança Nacional.....  | 47 |
| 4.2.3 - Integração Regional.....                                       | 49 |
| - <b>Capítulo 5 – Conclusão</b> .....                                  | 50 |
| - <b>Bibliografia</b> .....  | 55 |
| - <b>Lista de Ilustrações</b> .....                                    | 61 |
| - <b>Anexo A</b> .....   | 4  |
| - <b>Anexo B</b> .....   | 6  |
| - <b>Anexo C</b> .....   | 4  |

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Coração do Mundo

Figura 2 – Ilha Mundial

Figura 3 – Os Espaços Oceânicos ao Sul do Equador

Figura 4 – Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental

Figura 5 – Fronteiras Marítimas

Figura 6 – Limites da Plataforma Continental (Amazônia Azul)

Figura 7 – Território Oceânico Chileno

Figura 8 – Linhas de Comunicações Marítimas

Figura 9 – Bacias de Exploração de Petróleo e Gás

Figura 10 – Área Marítima de Busca e Salvamento de Responsabilidade do Brasil

Figura 11 – Tratado Interamericano de Assistência Recíproca

Figura 12 – Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul

Figura 13 – Posições Estratégicas

Figura 14 – Espaço Oceanopolítico do Brasil

Figura 15 – Vantagens do Transporte Marítimo e do Fluvial

Figura 16 – Indicação de Projetos de Integração Física

Figura 17 – Correntes Marítimas

Figura 18 – Conexões dos Espaços Oceânicos e Território Continental

Figura 19 – Interferência Humana na Zona Costeira

Figura 20 – Aperfeiçoamento das Operações Combinadas nos EUA

## INTRODUÇÃO

“Preciso de doze horas de controle do Canal da Mancha para dominar a Inglaterra”.

(Napoleão Bonaparte).

Alguns cientistas afirmam que a história do nosso Planeta teve início nos Oceanos. A vida que habitava as águas marinhas alcançou os espaços terrestres, embora mantendo alguma capacidade anfíbia, pois nas águas eram obtidos alimentos e proteção contra ataques de predadores.

Após longa evolução, a civilização humana iniciava a sua jornada nos espaços terrestres. No princípio, seus deslocamentos eram limitados pelo vigor físico. Aplicando conhecimentos adquiridos, o horizonte era ampliado. Territórios foram alcançados, alguns deles possuíam características que favoreciam a permanência dos agrupamentos humanos. Outros exigiam a superação de obstáculos. Aqueles possuíam terras férteis, água e abundância de caça; esses, pela carência de condições para a sobrevivência, forçaram novos deslocamentos ou, então, a disputa pelos melhores espaços terrestres.

As vitórias nas disputas por espaços terrestres exigiam novos conhecimentos, entre os quais, a capacidade de transposição de espaços oceânicos. Nesse contexto, ocorre o início da formação dos Estados-Nação<sup>1</sup> e, a partir do século XIX, a consolidação de um conjunto de conceitos relacionados com o emprego do poder dos Estados para a conquista das vitórias ou, modernamente, para a conquista ou a manutenção dos objetivos dos Estados. Esse conjunto de conceitos passou a integrar uma ciência, a Geopolítica.

Todavia, no decorrer dos tempos, constatamos que alguns Estados alcançaram vantagens políticas, estratégicas e econômicas, na medida em que os conhecimentos relativos às atividades marítimas foram aperfeiçoados e a eles atribuídos maior prioridade frente àqueles que eram destinados às atividades conduzidas em terra. Os predomínios da Grécia, Roma, Portugal, Inglaterra e, atualmente, dos Estados Unidos da América respaldam esse entendimento.

---

<sup>1</sup> Para simplificação, nesse trabalho será empregada a expressão “Estado”, em substituição a de “Estado-Nação”.

A magnitude desses predomínios indica que alguns conceitos, embora delineados na Geopolítica, podem ter sido alterados a partir de condicionantes somente observados nos Oceanos. Essa percepção permite que alguns estudiosos denominem como Oceanopolítica, essa nova forma de orientar o emprego do Poder dos Estados, a partir dos Oceanos.

Nesse trabalho, que analisa a “Importância do Atlântico Sul para a Segurança Nacional e para a Integração Regional”, serão apresentadas, no Capítulo 1, considerações relativas à Geopolítica e a Oceanopolítica e sobre a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), a **Constituição do Mar**.

A seguir, considerando conceitos da Oceanopolítica, são apresentados tópicos para o dimensionamento de um espaço oceanopolítico de interesse do Brasil e, posteriormente, indicado esse espaço, assim como apresentadas argumentos que procuram respaldar o entendimento de que o Atlântico Sul representa a **Sobrevivência** e a **Prosperidade** para o Brasil.

No capítulo 2, são abordados temas relativos ao Estado, às relações internacionais, a Segurança Nacional, aos objetivos do Estado e as Forças Armadas. A Segurança Nacional é analisada em uma moldura onde predomina o atendimento dos objetivos do Estado.

Adicionalmente, aspectos da Segurança Humana são discutidos frente às propostas de alterações nos conceitos de Soberania Nacional e nas atribuições dos Estados quanto à proteção de minorias étnicas, de pessoas carentes e para a preservação ambiental. Essa discussão tem como parâmetros as atuais características das relações internacionais e os fundamentos e efeitos da globalização. Também são identificadas as diferenças entre a Segurança Nacional e a Segurança Humana e, considerando o Brasil, apresentados os Desafios da Segurança Nacional para o início do século XXI.

No capítulo 3, a Integração Regional é analisada considerando conceitos de Oceanopolítica, tendo como orientação as Vertentes Econômica, Ambiental, Científica e Soberania Nacional empregadas pela Marinha do Brasil para demonstrar a importância do espaço oceânico denominado de Amazônia Azul. Entretanto, para ampliar a análise da importância do Atlântico Sul para a Integração Regional, foi acrescentada uma Vertente, a que envolve as atividades do âmbito das relações internacionais, a Diplomática. A análise das Vertentes tem como moldura o espaço oceanopolítico de interesse do Brasil.

No Capítulo 4, são indicadas as Políticas, as Estratégias, as correspondentes Políticas Setoriais e os objetivos a serem conquistados ou mantidos, de modo a ampliar as capacidades do Brasil no Atlântico Sul e fortalecer a Segurança Nacional e a Integração Regional. Às Políticas e Estratégias, observadas como já existentes, foram acrescentadas

sugestões avaliadas como pertinentes para os respectivos aperfeiçoamentos.

No capítulo 5, são integradas as considerações sobre aspectos da Geopolítica e da Oceanopolítica. Aponta-se a relação entre os conceitos a Oceanopolítica e a Constituição do Mar e a Globalização. A partir da Oceanopolítica, é indicado o espaço oceanopolítico de interesse para o Brasil.

A continuação, são relacionados argumentos que respaldam a necessidade de aperfeiçoamento no conceito de Segurança Nacional, especialmente diante de temas da Segurança Humana e de conceitos da Oceanopolítica.

A Constituição do Mar e as Vertentes Econômica, Ambiental, Científica, Soberania Nacional e Diplomática são relacionadas, de modo a integrar considerações quanto à importância do Oceano Atlântico Sul para a Integração Regional.

Diante da análise do Atlântico Sul e das considerações quanto a Segurança Nacional e Integração Regional, verifica-se que, ao longo da história, os países líderes vêm atribuindo elevada prioridade para os Oceanos.

Nesse contexto, com o propósito de destacar a pertinência de estudarmos a importância do Atlântico Sul para o Brasil, podemos apontar aspectos de nossa história. De início, observamos que nosso porto de partida no promontório de Sagres, onde o Infante D. Henrique planejou as Grandes Navegações de Portugal, entre as quais, a liderada pelo Almirante Pedro Álvares Cabral.

Durante o período do Brasil colônia, foi pelo Oceano Atlântico Sul que ocorreram as invasões de franceses, ingleses e holandeses. Nesse período, tem destaque à expulsão dos franceses da Ilha de Serigipe (atual Ilha de Villegagnon), em 1567, e de São Luiz, em 1615. Ainda podemos indicar o Combate Naval de Abrolhos, entre navios luso-espanhóis e holandeses, ocorrido em 1631, e o da Baía de Todos os Santos, envolvendo as mesmas Marinhas, em 1635.

Na Independência, a manutenção da nossa integridade territorial foi obtida por meio do emprego da recém formada Marinha do Brasil para combater os navios da Marinha de Portugal. Como o Brasil dessa época poderia ser considerado um arquipélago, pois eram imensas as dificuldades de locomoção por terra, a Marinha também foi empregada para transportar as tropas do Exército com destino às províncias que deixaram de aderir à separação de Portugal.

No Império, também foi por meio de operações realizadas no Atlântico Sul, que a Marinha contribuiu para a preservação da integridade territorial e, posteriormente, no Atlântico Sul e nas hidrovias, para o apoio à conquista e a manutenção dos objetivos

nacionais, respectivamente, na Guerra Cisplatina e na Guerra da Tríplice Aliança.

Na República, navios mercantes brasileiros foram torpedeados, o que provocou a participação do Brasil em duas guerras mundiais.

Finalmente, constatamos que nos dias de hoje a dependência do mar ainda é maior, pois a quase totalidade de nosso comércio exterior é realizado pelo mar, assim como é do mar que obtemos parcela importante de energia fundamental para o desenvolvimento de nosso País.

Após essa breve sinopse histórica, estamos prontos para iniciar a navegação pelo Atlântico Sul.

## CAPÍTULO 1

### O ATLÂNTICO SUL

#### 1.1 - Considerações Iniciais.

Os estudos relativos à influência da geografia na política (a Geopolítica) podem ser considerados como, em certa medida, voltados para a análise dos desdobramentos de fatores observados em áreas terrestres na política dos estados. Dentre esses fatores, temos a forma geométrica do território, a disponibilidade ou não de terras férteis, de hidrovias e de recursos naturais e as características do relevo. As definições de Geopolítica, a seguir apresentadas, ilustram, parcialmente, esse entendimento, quais sejam:

Rudolf Kjellen: “o estudo da influência dos fatores geográficos na criação e existência do estado” (22:6).

Friedrich Ratzel: “estudo da influência do território sobre a população e a dispersão do homem” (22:6).

Meira Mattos: “Uma indicação de soluções políticas condicionadas pelas realidades e necessidades geográficas .... O território condiciona a vida de um estado e limita suas aspirações ....” (50:24).

Halford J. Mackinder argumenta que a “geografia deve ser uma ponte entre as ciências físicas e as sociais, assim como é fundamental o estudo da influência da geografia na sociedade e o da influência da sociedade no ambiente”. Nos seus estudos geopolíticos, Mackinder desenvolveu o conceito de “área pivot”, que alcançava maior relevância político-estratégica, frente a outras áreas terrestres do planeta, em decorrência de um conjunto de fatores geográficos, recursos naturais e da proteção contra ataques de potências marítimas.

Como “área pivot”, Mackinder identificou a Europa Centro-Oriental, passando a denominá-la de “Coração do Mundo” (figura 1), e a Europa, Ásia e África como a “Ilha Mundial” (figura 2). A preponderância do determinismo geográfico de Mackinder, com ênfase em territórios continentais, pode ser constatada nas seguintes assertivas:

- a) quem comanda a Europa Centro-Oriental comanda o Coração do Mundo;
- b) quem comanda o Coração do Mundo comanda a Ilha Mundial; e

c) quem comanda a Ilha Mundial comanda o Mundo (51).

Para ampliar o entendimento dos estudos de Mackinder, é importante relembrar que seus apontamentos foram realizados no final do século XIX. Dessa maneira, consideravam os seguintes aspectos:

a) a fase de descobertas de territórios estava encerrada;

b) as ameaças ao Império Britânico decorrentes do rearmamento e das pretensões coloniais do Império Austro-Húngaro e da Alemanha;

c) o comércio internacional estava distante da magnitude da atualidade;

d) a navegação a vapor era incipiente e as atividades marítimas careciam de infraestruturas adequadas; e

e) as iniciativas para descobrimento dos recursos naturais nos oceanos eram quase inexistentes.

Esse conjunto de considerações, indica Mackinder como o principal pensador, do que passou a ser denominado de Teoria do Poder Terrestre (49:22).

Por outro lado, coube ao Almirante Alfred Thayer Mahan apontar que o controle dos mares, ao longo da história<sup>2</sup>, caracterizou um fator de força decisivo em todas as guerras. Tal argumento decorre do entendimento de “quem controla o intercâmbio controla as riquezas e quem controla as riquezas controla o Mundo”. Com o mesmo entendimento e muito antes de Mahan, tivemos o Almirante Temístocles, vencedor da Batalha Naval de Salamina, que considerava o “comando do mar como primordial para o comando de todas as coisas”, e Ratzel, ao destacar a importância do tráfico marítimo<sup>3</sup> e o valor estratégico das ilhas oceânicas, em sua obra “O mar, origem da grandeza dos povos”.

Para Mahan, os mares facilitam a mobilidade, pois não existem obstáculos naturais, exceto em situações de mar adverso, o ordenamento jurídico relativo aos espaços oceânicos pouco restringia a movimentação dos navios e a disponibilidade de portos é fundamental para o apoio logístico dos navios (47). Na atualidade, a tecnologia permite que situações de mar adverso sejam evitadas e, como será comentado, observamos uma crescente

---

<sup>2</sup> Na história da humanidade, encontramos diversos exemplos, onde ocorre o predomínio do poder marítimo sobre o terrestre, quais sejam: a **Cultura Grega**, cuja disseminação, que tanto influenciou a Civilização Ocidental, decorre da vitória dos gregos sobre os persas, na Batalha Naval de Salamina, a **Pax Romana**, que perdurou enquanto o Mar Mediterrâneo era o “mare nostrum”, as **Grandes Navegações**, que permitiram a um país, de reduzidas dimensões territoriais, transformar-se em um império, a **Pax Britânica**, onde um país insular e carente de recursos naturais, amparado nas “regras” da “Royal Navy”, também forma um império e, finalmente, o que alguns autores denominam de **Pax Americana**, onde a importância da liberdade de navegação respalda o pré-posicionamento dos poderosos grupos de batalha da Marinha dos EUA, nucleados em porta-aviões com propulsão nuclear.

<sup>3</sup> Tráfico Marítimo - compreende o comércio marítimo, a atividade empresarial do transporte marítimo e conseqüente exploração do navio como meio de transporte.

complexidade no ordenamento jurídico, que passou a impor restrições à navegação nos mares, tanto a mercante como a realizada por navios de guerra. Devido à modernização das plantas propulsoras, os navios mercantes ampliaram a autonomia e algumas forças navais ainda passaram a contar com eficiente apoio logístico móvel<sup>4</sup>. As novas plantas propulsoras e o apoio logístico móvel contribuem para a redução da dependência dos navios das bases de apoio.

A superioridade dos conceitos postulados por Mahan, frente aos de Mackinder, é respaldada pelos seguintes fatos:

- a) ao longo da história, as vitórias das potências marítimas nos confrontos com as potências terrestres;
- b) o comércio mundial, prioritariamente realizado por meio de navios mercantes<sup>5</sup>;
- c) a magnitude dos recursos naturais existentes no mar;
- d) o constante desenvolvimento de tecnologias para a exploração desses recursos;
- e) a importância dos oceanos para o meio ambiente; e
- f) a crescente ocupação humana de áreas marítimas<sup>6</sup>.

As considerações relativas à influência dos espaços oceânicos, nos destinos dos estados, foram consolidadas pelo que passou a ser denominado de Teoria do Poder Marítimo, tendo no Almirante Mahan seu principal formulador (49:22).

Entretanto, a Teoria do Poder Marítimo deixou de alcançar o mesmo prestígio acadêmico da apresentada pelos estudiosos do Poder Terrestre, em grande medida, pela exigência de maiores conhecimentos sobre as atividades marítimas. No Brasil, essa situação ficou ainda mais caracterizada, pois os mais importantes geopolíticos brasileiros eram militares do Exército, ou então civis que atuavam em instituições de ensino, onde o pensamento acadêmico predominante também era do Exército.

Dessa maneira, é conveniente empregar os conceitos apresentados por Mahan para iniciar a análise da influência dos fatores observados nos oceanos na política dos estados, ou seja, a Oceanopolítica.

## **1.2 - A Oceanopolítica: discussão preliminar de conceitos básicos.**

A semelhança do observado na Geopolítica, a Oceanopolítica envolve o estado

---

<sup>4</sup> Como exemplo de apoio logístico móvel, apontamos a Marinha dos Estados Unidos da América que vem promovendo a substituição das tripulações com os navios ainda em operações no mar.

<sup>5</sup> Atualmente, cerca de 50.000 navios mercantes transportam 90% do comércio mundial.

<sup>6</sup> Em águas de jurisdição brasileira, a Petrobras possui 43 sondas, 93 plataformas e opera 69 navios petroleiros e 996 poços ativos. Na Bacia de Campos são realizadas atividades logísticas de transporte envolvendo 275 toneladas/mês, para o abastecimento de 45000 pessoas, na grande maioria brasileira, que vivem em área marítima onde o Brasil exerce direitos distintos daqueles previstos para o Mar Territorial.

como elemento central para a adoção de decisões soberanas sobre o destino de sua população, assim como nas relações de poder com outros estados. A grande distinção entre ambas, decorre das dimensões, das características e possibilidades da área marítima e da constatação de que as fronteiras entre países são estabelecidas, a partir das diversas interações decorrentes das relações de poder, e não, apenas, por proximidades indicadas em demarcações físicas no terreno. Nessas interações, têm destaque especial, em um mundo cada vez mais interdependente, aquelas que possuem características econômicas.

Também é oportuno mencionar que a Geopolítica foi desenvolvida a partir de estudos de uma parte do globo terrestre, onde tem destaque a continuidade dos territórios continentais (23). Na figura 3, pode ser observado que, abaixo da Linha do Equador, a ocupação dos espaços da Terra passa para os oceanos, ao contrário do Hemisfério Norte, onde preponderam às massas continentais.

De maneira a respaldar, um pouco mais, os argumentos relativos a Oceanopolítica, apresentaremos fatos históricos que envolveram nações que observavam a Teoria do Poder Terrestre (as continentais) e as que delineavam suas decisões considerando a Teoria do Poder Marítimo (as marítimas).

Assim, apontamos as iniciativas da França, Alemanha e Rússia que, em períodos distintos, procuraram dominar o “Coração do Mundo”, observando conceitos existentes na Teoria do Poder Terrestre. Nessas iniciativas, destacamos os esforços despendidos, por esses países, no sentido de também possuírem Marinhas com capacidade oceânica e de projeção de poder, além das proximidades dos limites territoriais. Em todas as ocasiões, os esforços de países, que observavam conceitos da Teoria do Poder Terrestre, não alcançaram êxito.

Como exemplos podemos apontar a derrotas da França nas batalhas de Cabo São Vicente, Abourquir e Trafalgar que, além de impedirem a invasão da Inglaterra, possibilitaram a transformação de um país insular no Império Britânico. Impedido de invadir a Inglaterra e desprovido de uma Marinha com capacidade de apoiar o esforço de guerra da França, Napoleão Bonaparte volta-se para o “Coração do Mundo” e passa a atacar países continentais da Europa. Entretanto, as derrotas nas batalhas navais impedem o fortalecimento do Império Francês sendo, portanto, determinantes para as derrotas nas batalhas de Borodino, para a Rússia, e Waterloo, principalmente para a Inglaterra.

Ainda temos as derrotas da Alemanha em duas guerras mundiais, sendo precedidas pelas derrotas nas batalhas navais do Atlântico, que impediram a manutenção do fluxo logístico dos países centrais e do eixo e, novamente, a invasão da Inglaterra; e a derrota da Rússia, na Batalha Naval de Tsushima, que impediu a saída dos produtos russos por mares

com águas quentes e contribuiu para que o Japão alcançasse a capacidade de disputar o controle do Oceano Pacífico com os Estados Unidos da América.

Ao verificarmos as características dos países líderes da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), visualizamos uma associação dos conceitos dessa Organização com alguns daqueles que integram a Teoria do Poder Marítimo, pois algumas das considerações dos estudos de Mahan estão presentes no preparo e emprego do Poder Militar da OTAN, tais como a atribuição de maior importância para as Marinhas, disponibilidade de apoio em bases ultramarinas, políticas econômicas que fortalecem o comércio exterior e a mentalidade marítima.

Dessa maneira, a vitória na Guerra Fria também pode ser considerada como uma consequência do emprego das principais Marinhas da OTAN na contenção do avanço soviético, por meio da manutenção da liberdade de navegação e do fluxo logístico indispensável para projeção de poder sobre terra em diversas regiões do mundo, como na Coreia e Vietnã (49:25).

A Geopolítica e a Oceanopolítica orientam o estado para o emprego do Poder Nacional, devendo ser, quando adequadamente implementadas, harmônicas e complementares. Entretanto, em um sentido amplo, alguns estudiosos consideram que a Geopolítica engloba a Oceanopolítica. Todavia, por atuar em ambiente totalmente diverso do terrestre, a Oceanopolítica desenvolve uma série de conceitos onde são analisadas as características dos portos, os recursos existentes no mar, a mentalidade marítima e as conexões comerciais, históricas e culturais com países que, em muitas oportunidades, estão separados por um imenso oceano.

Na Geopolítica, como mencionado, tem maior relevância à forma geográfica dos territórios e as características do seu relevo, assim como a extensão e formato das fronteiras terrestres e o número de países vizinhos, sendo que o mar é considerado, prioritariamente, como uma via expedita de comunicações (22). Para ilustrar esse entendimento, podemos admitir que enquanto a Geopolítica indica a necessidade de uma rodovia ou ferrovia, a Oceanopolítica indica a construção de uma hidrovia ou à modernização de portos e novas linhas de comunicações marítimas.

Dessa maneira, a partir dos conceitos da Oceanopolítica, e não da Geopolítica, que deve ocorrer o entendimento da importância da ocupação dos espaços oceânicos, seja por meio de navios e embarcações de todos os tipos, ou então, em consequência das inúmeras atividades de exploração de recursos naturais. Essa realidade destaca, como veremos, a crescente relevância da CNUDM.

As diretrizes da CNUDM estabeleceram direitos e deveres relativos ao Mar Territorial, à Zona Contígua, à Zona Econômica Exclusiva e à Plataforma Continental, onde, até bem pouco tempo, era quase inexistente um ordenamento jurídico. Essa constatação permitiu que alguns autores ingleses avaliassem a CNUDM como um instrumento para o estabelecimento, do que foi denominado de “jurisdição insinuante”, na medida em que estabelece conexões, anteriormente somente observadas em territórios continentais, entre o mar e todas as possibilidades de interação do poder do estado, seja ele costeiro ou, ainda e de forma inédita, aquele que distante de seu território continental, possui interesses em uma determinada área marítima.

Esse novo ordenamento jurídico está contribuindo para a o estabelecimento de um novo tipo de fronteiras, as “marítimas”. Na figura 5, podemos observar áreas onde o estado, como previsto na CNUDM, possui direitos a preservar e deveres a cumprir. No entanto, a Oceanopolítica envolve áreas marítimas ainda mais distantes, que as delimitadas pelas “fronteiras marítimas”, pois o tráfico marítimo estabelece a necessidade de adoção de medidas destinadas a manter ou a conquistar objetivos do estado, a salvaguardar a segurança da vida humana no mar e a preservar o meio ambiente.

Entretanto, essas medidas podem provocar situações de tensão nas relações entre os estados. Dentre essas situações, temos, em destaque por serem abrangentes, os assuntos relativos à segurança nacional, a integração de países e a carências jurídicas da CNUDM e do Direito Internacional, especialmente quanto aos seguintes aspectos:

a) a possibilidade do envolvimento de navios mercantes ou instalações marítimas em atentados terroristas, como alvos ou vetores do ataque, caracteriza séria ameaça à segurança nacional de qualquer país, devido ao potencial de destruição ser capaz de afetar importantes infra-estruturas econômicas e o meio ambiente, além da perda de vidas humanas. A Organização Marítima Internacional, para fazer frente a essa ameaça, ampliou a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, por meio de resoluções, visando o atendimento da segurança nacional dos países envolvidos com atividades marítimas. Algumas dessas resoluções são comentadas no anexo A;

b) a necessidade de aperfeiçoamento das pesquisas científicas e atividades marítimas, assim como dos respectivos controles de execução e dos benefícios decorrentes. A inobservância dessa necessidade pode contribuir para o aparecimento de disputas por recursos naturais, como ocorre pela posse de recursos existentes nos territórios continentais;

c) a ocupação humana dos espaços oceânicos poderá respaldar a ampliação de direitos dos países nesses espaços, com base em uma espécie de reedição atualizada do

conceito de “Uti Possidetis”<sup>7</sup> (48). Nesse contexto, as recentes resoluções da Comissão de Limites da Plataforma Continental da Organização das Nações Unidas (CLPCNU), com relação à Plataforma Continental do Brasil, alcançam uma relevante importância, pois permite a incorporação de uma área marítima de grandes dimensões e com significativas riquezas ao patrimônio do País. Na figura 6, pode ser visualizada a área marítima motivo do pleito brasileiro e, no anexo B, comentários sobre as resoluções da CLPCNU relativas à Plataforma Continental do Brasil;

d) a regulamentação da pesca de espécies migratórias, em alto mar. É oportuno destacar que a pesca predatória de algumas dessas espécies afeta a biomassa oceânica, o que provoca efeitos que dificultam a preservação dos recursos vivos que habitam o Mar Territorial, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental, onde os estados costeiros ou não, é importante repetir, possuem direitos e deveres (48); e

e) a importância do fortalecimento do Direito Internacional, em um cenário político-estratégico caracterizado pela existência de uma unipolaridade militar e, especialmente, como veremos no capítulo II, por iniciativas que procuram alterar conceitos fundamentais nas relações internacionais, como o de Estado, Soberania Nacional e Segurança Nacional.

Para ampliar o entendimento do cenário, onde se inserem as situações de tensão acima mencionadas, é oportuno acrescentar que alguns países vêm apresentando conceitos relativos à ocupação e a assunção de autoridade e responsabilidades sobre áreas marítimas distintas daquelas indicadas na CNUDM. É o caso do Chile, que advoga o conceito de “Território Oceânico Nacional” que, juntamente com os de “Mar Patrimonial” e “Mar Presencial”, destacam a necessidade do estado do Chile, qual seja: “exercer em suas águas as atividades que sejam necessárias para atender os seus interesses nacionais e evitar aquelas que possam afetar o seu patrimônio e, portanto, a sua segurança nacional”. Na figura 7, pode ser observada a dimensão da área marítima de interesse do Chile (23).

A Rússia também apresentou uma proposta de expansão dos limites da Plataforma Continental a CLPCNU. Entretanto, diferentemente do ocorrido com a do Brasil, a proposta

---

<sup>7</sup> Uti Possidetis. Princípio do Direito Internacional defendido, inicialmente, pela França sobre o qual dizia que uma determinada área pertence a quem realmente a ocupa. Como no período colonial, quando Portugal chegando ao Brasil nada encontrou, não se preocupou em realmente explorá-lo. A partir daí, a França iniciou a exploração do Brasil, pois defendia que o local “descoberto” não era propriedade de nenhum país uma vez que não havia ocupação de fato. Esse princípio foi empregado, com êxito, pelo Barão do Rio Branco, por ocasião do estabelecimento de nossas fronteiras terrestres (Wikipédia).

rusa não foi aceita; devido a questões de limites de áreas marítimas com países vizinhos. Nesse contexto, é oportuno mencionar que, em agosto de 2007, a comunidade internacional tomou conhecimento que um mini-submarino havia colocado uma bandeira Russa a 4261 metros da superfície do Oceano Ártico<sup>8</sup>. Essa iniciativa do Governo da Rússia, pode decorrer da resolução da CLCNU e da sua reivindicação de uma área marítima de 1 milhão de Km<sup>2</sup> e das possíveis reservas de petróleo e gás existentes nela existente. No anexo B, também podem ser analisados outros comentários sobre as pretensões da Rússia quanto a Plataforma Continental no Oceano Ártico.

O Brasil, por sua vez, vem promovendo o conceito de Amazônia Azul, pautado nas diretrizes da CNUDM, sobre Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental, de modo a alertar os brasileiros da importância de uma área de dimensões superiores a Amazônia Continental. No capítulo 3, ampliaremos os comentários sobre esse patrimônio brasileiro.

Além da possibilidade de outras pretensões semelhantes às apresentadas pelo Chile e Rússia, também podem contribuir para o aparecimento de tensões o fato de alguns países ainda não terem aderido a CNUDM. Essa fragilidade da CNUDM caracteriza fator complicador nas relações internacionais, pois algumas das áreas apontadas pelo Chile são consideradas patrimônio da humanidade; outras, inseridas no ordenamento da CNUDM, passam a estar envolvidas em legislação específica, que não é reconhecida por alguns países, dentre eles, os Estados Unidos da América. No caso Russo, discordam de suas pretensões o Canadá, Dinamarca, Noruega e os Estados Unidos da América.

### **1.3 - O Espaço Oceanopolítico do Brasil**

Após a análise de aspectos da Oceanopolítica, estamos em condições de abordar, com maior amplitude de conceitos, a questão do Brasil relativa ao Oceano Atlântico Sul.

De início, é necessário justificar e, a seguir, indicar o espaço oceanopolítico de interesse do Brasil.

A dificuldade para a identificação de um espaço oceanopolítico pode ser constatada por meio da diversidade de tópicos a serem analisados para a sua demarcação, tais como:

- a) as linhas de comunicações marítimas<sup>9</sup>. As do Brasil estão indicadas na

---

<sup>8</sup> Site [www1.folha.uol.com.br/folha/mundo](http://www1.folha.uol.com.br/folha/mundo).

<sup>9</sup> Expressão que representa a rota de navegação empregada pelo tráfico marítimo. Os navios mercantes navegando materializam as linhas de comunicações marítimas.

figura 8 e envolveram, em 2006, US\$ 230 bilhões;

b) as ameaças aos estados costeiros ou também a outros países, considerando a internacionalidade das atividades marítimas e os diversos matizes das ameaças da atualidade. É oportuno lembrar, que em questões de estado, não existem amigos ou inimigos e sim interesses coincidentes ou divergentes, assim como a elevada dinâmica de aparecimento de situações de tensão, como bem demonstrou, em 2007, as alterações de contrato relativas ao fornecimento de gás boliviano ao Brasil;

c) a continuidade dos espaços oceânicos e a mobilidade das correntes marítimas ampliam a potencialidade do tráfico marítimo e das atividades de exploração dos recursos do mar comprometerem o ambiente marinho

d) as vulnerabilidades estratégicas, como as plataformas de exploração de petróleo e gás, usinas de energia e a localização de contingentes humanos e centros econômicos próximos ao litoral. No Brasil, essas vulnerabilidades estratégicas estão presentes, como pode ser constatado, ao longo da costa, na localização das plataformas de exploração de petróleo e gás e das reservas desses recursos naturais, assim como estão próximas ao litoral, o complexo de energia nuclear em Angra dos Reis e as mais importantes cidades e os maiores centros econômicos brasileiros. A figura 9 indica a localização das bacias de exploração de petróleo e gás;

e) os compromissos internacionais, como acordos, tratados e resoluções de organismos internacionais, inclusive aquelas relacionadas com as operações de paz. Dentre tantos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, pode ser destacada a Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, a Convenção de Hamburgo de 1978, que estabelece a área marítima de responsabilidade do País, ilustrada na figura 10, a CNUDM que estabelece áreas marítimas com direitos e deveres para o País e o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca, figura 11, e o de Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul, figura 12;

f) os imperativos estratégicos, que devem ser atendidos de modo a ser preservada a capacidade do estado costeiro fortalecer a Segurança Nacional. Como imperativos estratégicos brasileiros apontamos a segurança da navegação nas linhas de comunicações marítimas e nas proximidades das seguintes posições estratégicas: Canal do Panamá, salientes nordestino e africano, Estreito de Magalhães, Passagem de Drake, Canal de Beagle e nas proximidades da Antártica e no Cabo da Boa Esperança. As posições estratégicas constam da figura 13;

g) os eventos da história do país, que acarretam afinidades culturais com

outros países. Nesse caso, apontamos à participação da Marinha do Brasil em dois conflitos mundiais, onde patrulhamos área marítima da Costa Oeste da África até o Estreito de Gibraltar e escoltamos comboios entre o Caribe e a costa sul do Brasil, bem como as relações históricas, culturais e econômicas com os países do Caribe e da América do Sul e da África, mormente com os pertencentes à Comunidade dos Países de Língua Portuguesa; e

h) as dimensões do litoral e a existência ou não de ilhas oceânicas propícias a estabelecimento de apoio logístico fixo e de hidrovias que integrem o interior ao ambiente marítimo e vice-versa. Temos no comprimento do litoral brasileiro, da ordem de 8000 km (10000 km, se considerarmos a extensão do Rio Amazonas até Manaus), na Ilha da Trindade e nos Arquipélagos de Fernando de Noronha e São Pedro e São Paulo e a foz do Rio Amazonas importantes marcos geográficos que contribuem para as dimensões da Plataforma Continental.

A partir da análise desses tópicos, é possível apresentar como espaço oceanopolítico do Brasil, a seguinte área marítima:

“O Atlântico Sul, parte do Atlântico Norte (até 18° de latitude norte), o Mar do Caribe, a Costa Oeste da América do Sul (Oceano Pacífico), a Antártica, a Costa Oeste e a Costa Leste (até Moçambique) da África (Oceano Índico)”. Esse espaço oceanopolítico pode ser visualizado na figura 14.

Uma outra proposta, esta constante na Política de Defesa Nacional, contempla parte do Atlântico Norte (até 16° de latitude norte), a Costa Oeste da África, a Antártica, Leste da América do Sul e Leste das Antilhas Menores. Nesse espaço oceanopolítico, não é inserido o Mar do Caribe e áreas marítimas do Oceano Pacífico e do Oceano Índico (20). Nesse caso, deixaram de serem atendidos alguns dos tópicos empregados para a demarcação de um espaço oceanopolítico, como os relativos às linhas de comunicações marítimas, posições estratégicas como o Canal do Panamá, compromissos internacionais, como o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca e a Operação de Manutenção da Paz no Haiti, e laços históricos e culturais.

No interior do espaço oceanopolítico, ainda podemos ter às “fronteiras marítimas”, que passariam a ser identificadas a partir do contido na CNUDM. É nesse contexto, que deve ser entendida a magnitude da importância das resoluções da Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU, pois estamos demarcando a expansão do Brasil para o Leste. Sobre o ponto de vista da Segurança Nacional e em situações de conflito, as linhas de comunicações marítimas devem ser protegidas, como ocorreu nas Guerras Mundiais, como se “fronteiras marítimas” fossem, mesmo quando alcançarem espaços oceânicos de outros países.

Quando analisamos, de forma conjunta, os desdobramentos de eventuais situações de tensão nas relações entre o Brasil e outros estados, a expansão do nosso patrimônio para o Leste, a exploração de recursos naturais existentes no mar, às nossas vulnerabilidades estratégicas e a importância estratégica das linhas de comunicações marítimas apontamos que o Oceano Atlântico Sul representa a “**Sobrevivência**” e a “**Prosperidade**” do Brasil.

“**Sobrevivência**” porque pelo mar recebemos os produtos e realizamos serviços vitais para o fortalecimento do Poder Nacional e, conseqüentemente, para a neutralização das vulnerabilidades estratégicas com maior capacidade de impacto na Segurança Nacional e “**Prosperidade**” porque é a partir do mar que enviamos produtos necessários para a obtenção dos recursos financeiros, que são fundamentais para o desenvolvimento nacional.

## CAPÍTULO 2

### SEGURANÇA NACIONAL

#### 2.1 - Considerações Iniciais.

O conceito de estado, cujas origens remontam a antiga Grécia, alcançou um novo patamar em 1648, no Tratado de Westphalia. Após a Revolução Francesa, o conceito de estado adquire outros contornos, com a substituição do emprego de mercenários pelo de cidadãos em armas, nas tarefas relacionadas com a segurança de uma coletividade, que passa a refletir, com maior nitidez, uma identidade de caráter mais amplo, a Nação.

Ainda observamos que, nesse período da história, ocorre à formação de forças armadas profissionais e constituídas exclusivamente de nacionais, a serem empregadas na preservação da soberania nacional. Esse conceito, por sua vez, decorre da transferência dos poderes do soberano, como representante do que de mais importante deve ser preservado para efeitos de segurança, para um conjunto de cidadãos que, por possuírem diversos aspectos comuns, estão dispostos a ter um mesmo destino.

Assim, constatamos que evoluímos de uma segurança que era proporcionada por agrupamentos de seres humanos, para outra, onde ocorre a participação de uma coletividade, tanto no que se refere ao emprego dos cidadãos em situações de tensão como de seus representantes na seleção de valores e interesses (objetivos<sup>10</sup>) a serem preservados ou alcançados, especialmente nas sociedades democráticas.

Dessa maneira, podemos admitir que o conceito de Segurança Nacional está associado ao de Estado e envolve objetivos do estado e, eventualmente, o emprego de forças armadas para a consecução ou manutenção desses objetivos.

Entretanto, constatamos que nas relações internacionais, onde existia o predomínio dos estados, passaram a atuar, com crescente importância, novos atores, como as organizações internacionais, organizações não-governamentais, empresas multinacionais e o crime organizado, entre outros, assim como a ser possível a comunicação – em tempo real –

---

<sup>10</sup> Para simplificar o entendimento, nesse trabalho, vamos considerar objetivos nacionais como sinônimos de interesses nacionais. Essa decisão decorre da constatação do emprego, inclusive na Política de Defesa Nacional, da expressão interesses nacionais em detrimento de objetivos nacionais, observada pela ESG.

envolvendo os, até então, distantes estados e os novos atores. É oportuno observar que as relações internacionais da atualidade abrangem, além de conceitos tradicionais, como a Soberania Nacional e a Auto-Determinação dos estados, alguns temas mais recentes, como a questão ambiental, as minorias étnicas, a pobreza, os fenômenos da natureza, o “apartheid” tecnológico e o controle da proliferação de armas de destruição em massa. Ao analisarmos essas constatações, os seguintes aspectos podem ser apontados:

a) uma maior participação das sociedades dos estados mais desenvolvidos, em assuntos até então considerados como de Segurança Nacional, pode estar contribuindo para distorções no entendimento do papel dos estados; e

b) a proliferação de atores nas relações internacionais provoca propostas de alterações no conceito de Segurança Nacional, passando da nacional para uma outra, onde, além das instituições nacionais, pode ocorrer à atuação de instituições internacionais<sup>11</sup>.

Como o conceito de Segurança Nacional envolve o Estado, a conquista e a preservação de objetivos e as Forças Armadas; o que, em síntese, representa a própria existência do Estado e, em decorrência, a estabilidade das relações internacionais, é oportuno aprofundar a discussão do assunto “Segurança Nacional”, antes de analisarmos os desafios a serem superados para o seu aperfeiçoamento no Brasil.

## **2.2 - Segurança Nacional**

Uma definição, que podemos denominar de tradicional, do conceito de Segurança Nacional envolve somente o atendimento dos objetivos do estado, sendo possível considerar aspectos dos direitos e liberdades individuais ou mesmo da comunidade internacional, desde que inseridos na situação político-estratégica do estado.

Esse é o entendimento de setores da sociedade dos Estados Unidos da América (EUA), principalmente, após os atentados terroristas de 2001. Assim, a Segurança Nacional está diretamente relacionada com a sobrevivência do estado, por meio do emprego dos poderes econômico, militar e político e do exercício da diplomacia<sup>12</sup>. Dentre as medidas que os EUA implementam para assegurar a segurança nacional destacam-se:

- a) emprego da diplomacia para fortalecer aliados e isolar ameaças;
- b) manutenção de forças armadas no estado da arte, eficientes e eficazes;
- c) fortalecimento da defesa civil e da preparação para o enfrentamento de

---

<sup>11</sup> Os envolvimento de diversos setores da Organização das Nações Unidas em assuntos que, há pouco tempo, pertenciam ao ambiente interno de cada país ilustram esse argumento.

<sup>12</sup> Disponível: //en.wikipedia.org/wiki/National\_security.

situações de emergência, inclusive uma adequada legislação anti-terrorismo;

d) assegurar a resistência, a capacidade de reação e a redundância, no que se refere a infra-estrutura crítica;

e) emprego de serviços de inteligência para detectar e neutralizar ou evitar ameaças e espionagem e proteger informações classificadas; e

f) emprego de serviços secretos de contra-inteligência ou polícia secreta para proteger a nação de ameaças internas.

A Escola Superior de Guerra (ESG) define Segurança Nacional como a garantia relativa, para a nação, da conquista e manutenção de seus objetivos permanentes, proporcionada pelo emprego do seu Poder Nacional. Quando se trata de ameaças de qualquer origem, forma ou natureza situadas no domínio das relações internacionais, o problema é de segurança externa. Quando se trata de ameaças que possam manifestar-se ou produzir efeitos no âmbito interno do país, o problema é de segurança interna.

As abordagens dos EUA e da ESG deixam de mencionar, ao menos claramente, valores que cada vez mais vêm sendo reclamados pela comunidade internacional, como o respeito às minorias e a privacidade, no ambiente interno, e o multilateralismo, no ambiente externo.

Uma expansão dessas abordagens pode ser encontrada na Política de Defesa Nacional, onde segurança caracteriza uma condição que permite ao País a preservação da soberania e da integridade territorial, a realização dos seus interesses nacionais, livre de pressões e ameaças de qualquer natureza, e a garantia aos cidadãos do exercício dos direitos e deveres constitucionais.

Para Thomaz Guedes da Costa<sup>13</sup>, segurança é uma concepção que vai além de considerações puramente militares, alicerçando-se na estrutura socioeconômica da sociedade, no indivíduo e em grupo de pessoas. Marco Cepik<sup>14</sup> conceitua segurança nacional como uma condição relativa de proteção coletiva e individual dos membros de uma sociedade contra ameaças plausíveis à sua sobrevivência e autonomia.

No entanto, observamos que a Política de Defesa Nacional e Thomaz Guedes Costa deixam de empregar a expressão “Segurança Nacional”. Entre as prováveis causas desse fato, podemos apontar o dilema existente entre o estabelecimento de medidas planejadas para o fortalecimento da segurança nacional e o atendimento dos direitos civis e liberdades

---

<sup>13</sup> Professor do Center for Hemisphere Defense Studies, subordinado ao Comando Combinado Sul, das Forças Armadas dos Estados Unidos da América.

<sup>14</sup> Professor da Universidade Federal de Minas Gerais e pesquisador da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

individuais, assim como de um estigma ainda remanescente do período dos governos militares no Brasil.

De uma maneira geral, a Segurança Nacional prevê medidas que procuram beneficiar a sociedade como um todo, visando, diretamente, a preservação da Soberania Nacional e da capacidade de Auto-determinação do estado. Para tal, pode ser considerada a adoção de níveis de controle da mídia e restrições ao direito de ir e vir e a privacidade<sup>15</sup>. Todavia, tais medidas, além de beneficiarem o estado, também podem ser, indevidamente, adotadas para limitar os direitos civis e as liberdades individuais dos cidadãos.

Para dificultar, ainda mais, a aceitação das medidas destinadas a Segurança Nacional, temos as ameaças com características distintas daquelas até bem pouco tempo existentes. São as ameaças de difícil identificação que, por isso, são denominadas de difusas ou assimétricas e onde estão inseridas as possibilidades de ocorrência de ataques ou de desdobramentos de fenômenos da natureza com capacidade de abalar as estruturas de um Poder Nacional, afetando, inclusive, a comunidade internacional. As suas origens são as mais diversas, podendo ser organizações terroristas ou criminosas, uma organização internacional<sup>16</sup> ou os furacões e maremotos.

Assim, fica caracterizado um cenário político-estratégico onde assegurar a Segurança Nacional (o Estado) exige a redução na dificuldade de identificação das ameaças<sup>17</sup>, o que acarreta uma maior diversidade nas atividades de inteligência e, considerando as diversas origens das ameaças, a ampliação da integração com outros países das medidas necessárias para a neutralização dessas ameaças. Essa situação reflete o dilema da Segurança Nacional: “atender o estado ou as liberdades individuais e os direitos civis”, ou, em outras palavras: “Soberania Nacional ou as liberdades individuais e os direitos civis”. Quando privilegiamos as liberdades individuais e os direitos civis, o dilema indica a redução da participação do Estado na vida dos cidadãos; o que, como analisaremos, contribui para o aparecimento de outros tipos de conceitos de segurança, como o de Segurança Humana.

### **2.1.2 - Segurança Humana.**

Durante a Guerra Fria existiam, basicamente, dois agrupamentos de países: a

---

<sup>15</sup> Nos Estados Unidos da América persiste a controvérsia decorrente da implantação, em decorrência dos atentados de 11 de setembro de 2001, do *USA Patriot Act*, envolvendo a questão relativa à extensão do comprometimento da segurança nacional em benefício dos direitos e liberdades individuais ou, ao contrário, o comprometimento dos direitos e liberdades individuais em benefício da segurança nacional. Disponível: [//en.wikipedia.org/wiki/USA\\_PATRIOT\\_Act](http://en.wikipedia.org/wiki/USA_PATRIOT_Act).

<sup>16</sup> A OTAN caracterizou uma ameaça real para a Sérvia.

<sup>17</sup> Na atualidade, segundo Afonso Barbosa, temos dificuldades para identificar a ameaça, mas temos a percepção da sua existência.

leste, liderados pela União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, estavam os países que adotavam o comunismo, e, a oeste, liderados pelos EUA, estavam aqueles que, em sua maioria, optaram pelo capitalismo. Em que pese o perigo da simplificação das relações internacionais, é possível admitir que, nesse período, a identificação das ameaças aos estados decorria de apreciações político-estratégicas, onde a influência da variável política era predominante. Os inimigos da URSS e de seus aliados eram os EUA e seus aliados.

Após a Guerra Fria, além da redução da importância dos agrupamentos políticos de países<sup>18</sup>, aumentou a prevalência das variáveis econômicas nas relações internacionais. É o início da Globalização Contemporânea<sup>19</sup>; que acarreta diversos desdobramentos nas relações internacionais. O principal deles: o fortalecimento da idéia de um governo mundial. Nesse sentido, antes de analisar o conceito de Segurança Humana, é conveniente apresentar algumas definições de globalização. Dentre outras, temos:

**Fernando Henrique Cardoso:** “A globalização consiste na interpenetração do ocidente, oriente, etc ... com a correspondente formação das instituições e normas de um governo mundial..., os muitos êxitos e sobretudo as crises recentes ... estão fazendo firmar-se uma nova consciência ecumênica, uma inesperada solidariedade mundial, que não elimina os sacrifícios, mas tende a impedir o naufrágio dos mais fracos ou menos prudentes. Estamos todos, cada vez mais, no mesmo barco”.

**Joseph E. Stiglitz:** “É a integração mais estreita dos países e dos povos do mundo que tem sido ocasionada pela redução de custos de transporte e de comunicações e a derrubada de barreiras artificiais aos fluxos de produtos, serviços, capital, conhecimento e (em menor escala) de pessoas através das fronteiras...”

....A globalização é impulsionada pelas corporações internacionais, que não só movimentam capital e mercadorias através das fronteiras como também movimentam tecnologia”.

**Michael Hardt e Antonio Negri:** “.... globalização de malhas de produção ... atira sua rede de amplo alcance para tentar envolver todas as relações de poder dentro da nova ordem mundial - e ao mesmo tempo exhibe uma poderosa função policial contra novos bárbaros e povos rebeldes que ameaçam sua ordem...”

...as fronteiras dos estados-nação, entretanto, são cada vez mais permeáveis a todo tipo de fluxo. Nada pode trazer de volta os escudos higiênicos das fronteiras coloniais”.

---

<sup>18</sup> Os redirecionamentos político-estratégicos da Organização do Tratado do Atlântico Norte e o término do Pacto de Varsóvia ilustram esse argumento.

<sup>19</sup> Denomino de “Globalização Contemporânea” por considerar que a globalização também ocorreu durante a disseminação da Cultura Grega e nos períodos da Pax Romana, das Grandes Navegações e da Pax Britânica.

Dessas definições decorrem, de imediato, alguns questionamentos, quais sejam:

a) a globalização está relacionada com um ordenamento jurídico supranacional ?

Caso a resposta a esse questionamento seja afirmativa, podemos também admitir a possibilidade de alterações nos conceitos de soberania e de segurança nacional; e

b) o ordenamento jurídico supranacional pode contemplar um Direito de Intervenção<sup>20</sup> a algum estado ou organismo internacional ? Da resposta afirmativa, podemos nos remeter à necessidade de identificação dos crimes ou transgressões, que deveriam estar contemplados nesse ordenamento jurídico supranacional.

De início, ficam evidentes as dificuldades, que serão de toda a ordem, para a identificação desses crimes e transgressões. Em um exercício de imaginação, alguns temas que alcançam repercussão na comunidade internacional, poderiam ser considerados como balizas para a mencionada identificação; quais sejam:

a) a inobservância de liberdades individuais e direitos civis;

b) o comprometimento do meio ambiente;

c) as minorias étnicas e camadas sociais desprotegidas;

d) a imposição de dificuldades para a internacionalização de recursos naturais; e

e) a imposição de dificuldades para a ocupação de territórios escassamente povoados.

O relatório sobre o Desenvolvimento Humano do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, divulgado poucos anos após o término da Guerra Fria (1994), aborda algumas das balizas mencionadas e consolida diversas iniciativas que procuraram fortalecer o conceito de Segurança Humana (28).

Essas iniciativas prevêm que o papel protagônico em assuntos de segurança deixa de ser exercido pelo estado, sendo transferido para uma diversidade de opções, tais como: os indivíduos, grupo de indivíduos pobres, minorias étnicas e, até mesmo, a humanidade como um todo. Na mesma direção, é o pensamento de **Norberto Bobbio**, quando afirma ...que haverá paz estável, uma paz que não tenha a guerra como alternativa, somente quando existirem cidadãos não mais deste ou daquele Estado, mas do mundo (7).

A partir dessas considerações, podemos apontar a principal diferença entre Segurança Nacional e a Segurança Humana. A primeira envolve, basicamente, a preservação do estado, de suas prerrogativas nas relações internacionais e da sociedade que o compõe. A

---

<sup>20</sup> Michael Hardt e Antonio Negri, *O Império*, pág. 35. Direito de Intervenção. “Ele é geralmente concebido como o direito ou o dever que tem os senhores dominantes da ordem mundial de intervir em territórios de outros senhores no interesse de prevenir ou resolver problemas humanitários, garantindo acordos ou resolver problemas humanitários”.

segunda abrange tudo o que está relacionado com os seres humanos.

Também pode ser apontado que, na segurança nacional, cabe às Forças Armadas, às Polícias Militares e Cíveis e às Instituições de Inteligência o cumprimento de missões atinentes às demandas de segurança do estado, pois, a essas instituições é autorizado o emprego da força, desde que observadas legislações específicas.

Para o atendimento das diversas necessidades da Segurança Humana (pobreza, meio ambiente et cetera), sempre é necessário empregar todas as instituições de um governo, inclusive as Forças Armadas. Essa realidade respalda os seguintes entendimentos:

a) às Forças Armadas devem ser alocadas capacidades compatíveis com o emprego em atendimento do previsto na Segurança Humana, assim como prepará-las para o cumprimento de missões onde não ocorrerá o emprego da força; e

b) o atendimento das demandas da Segurança Humana ocorrerá na mesma intensidade de uma execução eficiente de adequados programas de governo.

A análise desses entendimentos revela comprometimentos do conceito de Segurança Humana, pois a fragilidade militar sempre caracteriza um aumento na probabilidade de conflitos e a execução de programas de governo pressupõe o fortalecimento do Estado, na medida em que são necessárias instituições nacionais capazes de cumprirem os programas idealizados ou, então, para interagirem com eventuais participações de instituições internacionais no equacionamento dos problemas indicados pela Segurança Humana.

Quando associamos a análise referente à Segurança Nacional, as definições de globalização, com destaque para as propostas de relativização do conceito de Soberania Nacional<sup>21</sup> e as considerações sobre Segurança Humana observamos que alguns dos temas, incluídos na agenda desse novo conceito de segurança, foram avaliados como possíveis balizas para a identificação de crimes ou transgressões transnacionais.

Dessa maneira, delineados aspectos relativos à Segurança Nacional e quanto a Segurança Humana, é oportuno identificar e analisar os desafios necessários para o aperfeiçoamento de uma Segurança Nacional que corresponda aos objetivos do Brasil e, de modo a ser adotada uma postura pró-ativa, daqueles que, apesar de inseridos na agenda de conceitos provenientes de outros países, podem ser equacionados por meio de uma atuação das instituições nacionais.

---

<sup>21</sup> A União Européia caracteriza um bom exemplo de relativização do conceito de Soberania Nacional.

## **2.4 - Desafios à Segurança Nacional no Início do Século XXI.**

Antes de iniciarmos as considerações sobre os desafios<sup>22</sup> à Segurança Nacional é conveniente reiterar o entendimento de que, após a Guerra Fria, passamos de um cenário político-estratégico caracterizado por objetivos políticos, para outro, onde passaram a ter relevância os objetivos com perfil marcadamente econômico. Dessa situação, decorre a realidade que influenciou a reestruturação/desativação de acordos militares e o início da formação de diversos blocos econômicos, assim como, a implantação de medidas destinadas a adequar as relações internacionais à existência de uma superpotência militar com capacidade de atuar, em escala mundial, em apoio os seus interesses.

Estamos em um cenário político-estratégico onde existem situações de cooperação e, ao mesmo tempo, uma acirrada competição pela disputa de mercados e de recursos naturais. Ampliando um pouco mais a complexidade das relações internacionais, a maior relevância dos objetivos econômicos também contribuiu para o ressurgimento de temas que, embora latentes, deixavam de receber prioridade na agenda política de alguns países.

Esses temas, em grande medida, coincidem com aqueles constantes no conceito de Segurança Humana, como as já mencionadas questões ambientais, das minorias étnicas e a penúria em que vive grande parcela da população mundial. Nesse contexto, passou a receber destaque a divulgação do conceito de bem público internacional<sup>23</sup>, que deve ser protegido e explorado em benefício da comunidade internacional, mesmo que em detrimento do país onde esteja localizado (63).

A partir de conceitos que afetam pilares fundamentais das relações internacionais e avaliados como de difícil execução, considero adequado e oportuno analisar os desafios para a segurança nacional, que devem ser superados para o atendimento dos objetivos do Brasil.

A partir de uma relação de desafios, que deve ser considerada como preliminar, serão analisados – separadamente – o desafio cultural, o político-estratégico, o estrutural e o orçamentário. Embora a análise seja segmentada, poderá ser observado que ocorrem interações entre os desafios.

### **Desafio Cultural:**

A participação marginal do Brasil em dois conflitos mundiais e na Guerra Fria,

---

<sup>22</sup> Os desafios que serão apresentados decorrem da atualização da aula inaugural dos Cursos de Política e Estratégia Marítima e de Comando e Estado-Maior, da Escola de Guerra Naval, 1996.

<sup>23</sup> Podem ser consideradas como bem público internacional as reservas florestais e a água.

onde preponderavam estudos político-estratégicos elaborados nos países líderes do bloco que estávamos integrados, pode ter contribuído para dificultar o desenvolvimento, no Brasil, de uma cultura relativa à segurança nacional destinada – prioritariamente – ao atendimento de nossos objetivos. Esse entendimento respalda Samuel Pinheiro Guimarães, que considera necessário gerarmos conhecimentos para que possamos ver o mundo segundo o nosso ponto de vista (57).

Outros aspectos também contribuem para ampliar, ainda mais, as dificuldades relacionadas com o desafio cultural, quais sejam:

- a) a associação indevida do conceito de Segurança Nacional com inobservâncias das liberdades individuais e direitos civis;
- b) as dificuldade que a sociedade brasileira vem demonstrando para implementar as medidas necessárias para o pleno atendimento dos objetivos nacionais;
- c) a elevada dinâmica de desenvolvimento da tecnologia;
- d) a crescente integração de sistemas de emprego dual (civil e militar); e
- e) o corporativismo histórico das instituições envolvidas com a segurança nacional, especialmente as Forças Armadas.

Nessa situação, a ESG tem papel relevante, pois Civis e Militares podem, juntos, aperfeiçoar o estudo de assuntos relativos à Segurança Nacional. Uma maior participação de Civis nas Escolas Militares de Altos Estudos de Política e Estratégia das Forças Armadas também contribuiria no equacionamento do Desafio Cultural.

Entretanto, a superação do Desafio Cultural exige, ainda, uma maior interação entre os diversos setores da sociedade, de modo a que estigmas, preconceitos e conceitos alienígenas sejam neutralizados e o conhecimento seja ampliado. Tal interação, certamente, exigirá esforços e elevada capacidade de diálogo, mas contribuirá para o aperfeiçoamento de nossas instituições, inclusive das Forças Armadas.

Adicionalmente, será necessário atribuir prioridade para o atendimento dos objetivos nacionais, considerando parâmetros econômicos<sup>24</sup> e as vulnerabilidades estratégicas do País. Atribuir prioridade associando a economia, com suas possibilidades e limitações, pode acarretar profundas alterações no pensamento militar brasileiro sobre segurança nacional, especialmente, quando for constatado pela liderança política, que a **Sobrevivência** e a **Prosperidade** do Brasil decorrem do Atlântico Sul.

---

<sup>24</sup> Como parâmetros econômicos podem ser apontados: a dependência da balança comercial brasileira do tráfico marítimo e as vantagens do transporte de cargas no ambiente marítimo ou fluvial. A figura 15 contém uma comparação entre os meios de transporte.

### **Desafio Político-Estratégico:**

O Desafio Político-estratégico decorre, basicamente, de um cenário onde estados desaparecem ou são reorganizados mediante intervenção externa<sup>25</sup>, ocorre concentração de poder e estabelecem-se normas internacionais para a preservação do “status quo”, é quase nula a probabilidade de confrontação militar entre grandes potências, mas vem sendo observada uma elevada quantidade de conflitos armados, busca-se o desarmamento nuclear, mas prolifera a capacidade atômica, existem esforços para consolidação dos organismos internacionais, todavia ocorre o comprometimento do Direito Internacional (57) (49).

Nesse cenário, ainda constatamos tentativas de substituição de conceitos que, há muito, vem sendo empregados nas relações internacionais por outros<sup>26</sup> que, além de estarem em definição, carecem de aceitabilidade política dos estados e de exequibilidade econômica.

Como existem essas contradições e novos conceitos são, apressadamente, avaliados como soluções para os problemas dos estados, passam a ser factíveis possibilidades de ameaças ao país que se contrapuser às iniciativas destinadas ao atendimento das demandas da Segurança Humana.

A superação do Desafio Político-estratégico exigirá, na impossibilidade de uma perfeita identificação das ameaças, a neutralização das principais vulnerabilidades estratégicas do País. Antes de ampliar, um pouco mais, a indicação das vulnerabilidades estratégicas, é importante destacar que uma vulnerabilidade estratégica passa a existir ou então é agravada, na medida em que ocorre uma fragilidade militar. No caso brasileiro e considerando o cenário visualizado, podem ser apontadas as seguintes vulnerabilidades estratégicas:

#### **Atlântico Sul**

- a) extração de petróleo e gás em áreas oceânicas;
- b) extensas linhas de comunicações marítimas, por onde passa a quase totalidade de nossas exportações e importações;
- c) infra-estrutura logística marítima deficiente;
- d) dependência de navios mercantes de bandeira estrangeira;
- e) dependência de navios e embarcações de apoio a exploração de petróleo e gás de bandeira estrangeira;

<sup>25</sup> Exemplos: desaparecimento - Iugoslávia e de reorganização - Sérvia, Montenegro e Croácia.

<sup>26</sup> Segurança humana, dever de ingerência, direito de ingerência e bem público internacional tem denominações distintas, mas, podem ser considerados como conceitos associados, na medida em que, afetam os conceitos de estado, soberania nacional e segurança nacional.

- f) dependência de navios de pesquisa de bandeira estrangeira;
- g) recursos humanos, com capacidade de atuar nas atividades marítimas, em número insuficiente e necessitando de aperfeiçoamento profissional; e
- h) concentração geográfica de bases e meios das FFAA, especialmente da Marinha do Brasil.

### **Território Continental**

- a) insuficiência energética;
- b) parcela importante da população e de centros industriais estão localizados próximos ao litoral;
- c) infra-estrutura logística e de comando e controle deficiente;
- d) áreas territoriais férteis e escassamente habitadas;
- e) parcela da população ainda apresenta índice de desenvolvimento humano distante dos observados nos países desenvolvidos; e
- f) infra-estrutura crítica não redundante.

### **Atlântico Sul / Território Continental**

- a) fragilidade militar;
- b) significativos recursos naturais, caso indisponível adequada proteção;
- c) dificuldades para preservar o meio ambiente;
- d) assimetrias na distribuição de oportunidades;
- e) dificuldades para implantação de uma Política de Segurança Nacional.

Apesar de não caracterizar uma vulnerabilidade estratégica, a necessidade de modernização<sup>27</sup> e a inexistência de uma consolidação do vasto e diversificado ordenamento jurídico relacionado com as atividades marítimas, tanto o internacional como o nacional, ampliam as dificuldades econômicas que são impostas a essas atividades. No anexo C, podemos verificar a extensão e o elevado elenco de assuntos tratados na legislação brasileira.

As vulnerabilidades estratégicas localizadas no Atlântico Sul podem ser consideradas como de elevada capacidade de comprometimento da Segurança Nacional, principalmente quando observamos que essas vulnerabilidades favorecem ataques, onde os

---

<sup>27</sup> Como modernização, indicamos a necessidade de ser revista à venda, sem impostos, de combustíveis a embarcações estrangeiras operando nas mesmas áreas marítimas das embarcações brasileiras, que adquirem, às vezes no mesmo local, combustíveis onde os impostos são inseridos.

alvos<sup>28</sup> podem ser somente impedidos de operar e, em cujas proximidades, não existem hospitais, creches, asilos, escolas ou igrejas. Em outras palavras: o efeito colateral é quase nulo, acrescido da vantagem decorrente das dificuldades que a mídia terá para estar presente em áreas marítimas afastadas do território continental.

O equacionamento do Desafio Político-estratégico exige um esforço redobrado de vontade política, tanto do ponto de vista interno como externo, pois é possível prever resistências a iniciativas que atendem os objetivos nacionais, em detrimento de eventuais objetivos de governo, e fortalecem a estatura político-estratégica do Brasil junto a comunidade internacional.

Ainda deve ser acrescentado que o Desafio Político-estratégico é ampliado na mesma proporção em que os conceitos de segurança humana forem implantados na comunidade internacional e admitidos no Brasil.

### **Desafio Estrutural:**

O Desafio Estrutural envolve aspectos estratégicos, logísticos, operacionais, táticos e administrativos das instituições com atribuições relacionadas com a segurança nacional.

Em um cenário marcado por uma elevada complexidade nas relações internacionais, onde passa a ser mandatório a disponibilidade de capacidades multidisciplinares, torna-se necessário otimizar a preparação específica e o preparo e o emprego dos recursos humanos e materiais, de forma combinada.

O preparo e o emprego, sem perda de capacidades específicas, exige, antes de tudo:

a) fundamentação intelectual autóctone que permita a revisão de conceitos e planejamentos;

b) estruturas organizacionais que estejam perfeitamente em consonância com os objetivos a serem mantidos ou alcançados e com o cenário político-estratégico da atualidade e daqueles que possam ser visualizados. Nesse aspecto, ressalta a importância da definição de uma estrutura de segurança nacional combinada e que eventuais alterações possam ser agilmente implementadas; e

c) superação de corporativismos profissionais de diversas matizes, que dificultam

---

<sup>28</sup> Um ataque a uma plataforma de petróleo será eficiente, mesmo sem a sua destruição. É suficiente somente impedi-la de operar.

o aperfeiçoamento do sistema de Segurança Nacional, com destaque para um adequado direcionamento para a neutralização das nossas vulnerabilidades estratégicas. Nesse sentido, podemos apontar a necessidade de reavaliar a concentração geográfica de bases e meios das FFAA e o deslocamento de meios e tropas, sem considerarmos o estabelecimento de adequadas medidas de segurança nacional em áreas vitais, onde se inclui a defesa de usinas de energia, de infra-estruturas logísticas e de centros do poder político e econômico e de comando e controle.

### **Desafio Orçamentário:**

As dificuldades para a implantação de uma adequada Segurança Nacional decorrem, em parte, de recursos orçamentários insuficientes. Entretanto, é necessário mencionar que também perduram as dificuldades para um competente aperfeiçoamento de um sistema de Segurança Nacional combinado, assim como de um competente e profissional esforço de comunicação social destinado a sensibilizar a sociedade brasileira, especialmente a classe política.

O equacionamento desse Desafio exige crescente otimização no emprego dos recursos disponíveis e a mobilização de diversos segmentos da sociedade brasileira. Tal mobilização deve superar as nossas idiossincrasias, de modo a ampliar a participação do segmento político da sociedade brasileira em assunto que, tradicionalmente, é avaliado como de exclusiva competência das Forças Armadas e de instituições, Civis ou Militares, com atribuições relacionadas com a segurança nacional.

Deve ser destacado que, em alguns países, vem ocorrendo reduções orçamentárias, sem, todavia, alcançar a intensidade da redução observada no Brasil. Entretanto, nesses casos, as dificuldades orçamentárias não acarretam perdas de capacidades estratégicas ou operacionais. Esse fato decorre do desenvolvimento, com êxito, de sistemas de segurança nacional por um conjunto de países, como ocorre no âmbito da União Européia, e da atribuição de prioridade para o investimento em sistemas complementares, ou seja, com capacidade de emprego militar e civil.

Quando observamos a estatura político-estratégica dos países que compõem o Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas, devemos admitir que a fragilidade militar brasileira, função direta das dificuldades para a superação dos desafios à segurança nacional, pode comprometer a nossa pretensão de integrar esse órgão, como membro permanente.

Dentre os desafios, destacamos o Cultural como o de maior relevância, pois, quando equacionado, será possível, a partir de conhecimento próprio, a identificação e, principalmente, o desenvolvimento e constante aperfeiçoamento de uma segurança nacional adequada para o Brasil.

Da interação dos desafios, identificamos que o Atlântico Sul caracteriza uma área onde a segurança nacional, caso comprometida, provocará um elevado impacto na estatura político-estratégica do Brasil, o que favorecerá, eventualmente, a ampliação da probabilidade de imposição de medidas contrárias à consecução ou a manutenção dos objetivos nacionais.

## CAPÍTULO 3

### INTEGRAÇÃO REGIONAL

#### 3.1 - Considerações Iniciais

A integração de países é um objetivo, pelo menos na retórica, sempre presente nas relações internacionais. Os inúmeros tratados, acordos e convenções estabelecidos pela comunidade internacional e a formação de organizações, como a dos Estados Americanos e das Nações Unidas, respaldam esse entendimento.

Entretanto, como os objetivos dos estados são de diversas características, algumas vezes coincidentes e outras divergentes, podemos admitir que “integração”, basicamente, corresponde a uma eventual redução de direitos e a assunção de deveres, que beneficiam os estados envolvidos e o estabelecimento de métodos que permitam o acompanhamento do exercício dos direitos e a execução dos deveres acordados.

Apesar da simplicidade do conceito, é importante destacar que “integração” é um processo complexo e multidisciplinar, assim como exige vontade política das lideranças e perseverança para a superação de óbices (40). O contido no parágrafo único do Art. 4º da nossa Constituição Federal reflete essa assertiva<sup>29</sup>.

Dentre os óbices que exigem maiores esforços para serem superados, podemos citar aqueles que decorrem de sentimentos e percepções relacionadas à soberania nacional. Na figura 16, podemos observar projetos de integração física, a partir da proximidade territorial, e visualizar dificuldades para a integração, especialmente entre estados que ainda possuem litígios fronteiriços. Dessa realidade decorrem as diferenças nas bitolas das ferrovias, a inexistência de um número adequado de estradas e pontes e, eventuais, incompatibilidades entre as malhas de fornecimento de energia. Na América do Sul, a integração ainda deve superar as barreiras naturais, como a Amazônia, a Cordilheira dos Andes e o Pantanal Mato-Grossense.

Por outro lado, a CNUDM, o ordenamento jurídico que envolve os espaços

---

<sup>29</sup> Parágrafo único do Art 4º. A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações.

oceânicos, neutraliza óbices decorrentes dos mesmos sentimentos e percepções, pois o Alto Mar é patrimônio da humanidade e na Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e na Plataforma Continental os estados possuem direitos e deveres distintos daqueles relacionados com o Mar Territorial, onde a soberania nacional é plenamente observada.

Assim, a integração a partir dos espaços oceânicos possui vantagem comparativa sobre a relacionada com a proximidade territorial, apresentando fatores políticos, jurídicos e de ordem econômica capazes de contribuir para fortalecimento da integração prevista em nossa carta magna.

Como a integração é um processo onde podem ocorrer múltiplas interações, torna-se necessário, previamente, estabelecer definições, que contribuam para uma análise da importância do Atlântico Sul na integração regional. Para tal, definimos que a Integração Regional, desse trabalho, além de envolver os países da América do Sul, inclui os da costa oeste da África, Moçambique, os insulares e os territórios de países europeus no Atlântico Sul e os países que participam de atividades no Continente Antártico. A inclusão de países não-americanos na análise decorre dos efeitos da Globalização na Integração Regional.

Após a definição, resta empregar, como porto de partida para essa análise, um espaço oceânico de 4.411.000 km<sup>2</sup>, denominado de Amazônia Azul, onde estamos consolidando a nossa última fronteira: a marítima.

### **3.2 - Amazônia Azul.**

As dimensões desse espaço oceânico decorrem do contido na CNUDM, pois, a partir de uma linha de base<sup>30</sup>, devem ser considerados o Mar Territorial de 12 milhas náuticas (mn), a Zona Contígua de 24 mn e a Zona Econômica Exclusiva de 200 mn. Ainda devemos acrescentar a Plataforma Continental, uma extensão natural e submersa do território continental, que pode estender-se até 350 mn, caso alguns requisitos técnicos sejam atendidos. Como mencionado no capítulo I, os comentários sobre o pleito brasileiro relativos à extensão da Plataforma Continental estão contidos no anexo **B**.

Após constatarmos as dimensões da Amazônia Azul, retomamos para a análise à continuidade do espaço oceânico, por estabelecer a condição básica para uma integração de países pela inexistência de obstáculos no mar. Essa continuidade<sup>31</sup>, aliada ao comércio

---

<sup>30</sup> Linha de base normal para medir a largura do mar territorial é a linha da baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala, reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro.

<sup>31</sup> Para um melhor entendimento da importância da continuidade dos oceanos, para a Integração Regional, pode ser conveniente analisar o contido nas figuras 17, 18 e 19.

marítimo, ao movimento das correntes marítimas e dos recursos vivos e a existência de recursos não-vivos na Plataforma Continental, permite, na percepção da Marinha do Brasil, a análise da importância da Amazônia Azul, empregando vertentes que podem ser agrupadas nas atividades econômicas, ambientais, científicas e aquelas relacionadas com a soberania nacional. No entanto, foi identificada a necessidade de mais uma vertente para uma adequada análise. Aquela que envolve as relações internacionais: a diplomacia.

Apesar das dimensões da Amazônia Azul, a continuidade do espaço oceânico também permite que essas vertentes sejam analisadas sob uma perspectiva ainda mais ampla, qual seja: o Atlântico Sul.

### **Vertente Econômica**

Nas linhas de comunicações marítimas do Brasil passaram, em 2006, recursos financeiros da ordem de US\$ 230 bilhões, o que representa 95% do comércio exterior do Brasil, sendo que 30 % desse comércio é realizado com os países da América do Sul e outros da África (18). A figura 8 ilustra as linhas de comunicações marítimas e a figura 15, as vantagens do transporte marítimo e do fluvial. Além da magnitude da cifra, o comércio regional apresenta características que podem favorecer, ainda mais, a integração, pois algumas das economias são, em certa medida, complementares.

A atividade de pesca, especialmente das espécies migratórias, adquire relevância quanto à integração regional, pois para evitar o comprometimento financeiro dessa atividade, torná-se necessário implementar adequados métodos de controle dos estoques existentes. Esses métodos, certamente, serão eficientes sempre que considerarem a mobilidade desses recursos e uma integração de procedimentos e de levantamentos estatísticos, a serem elaborados nos países envolvidos nessa atividade.

Na exploração de petróleo e gás natural identificamos mais uma oportunidade de integração, pois são realizados intercâmbios comerciais, onde a disponibilidade na região de um determinado tipo desses recursos naturais existentes no mar, além de reduzir custos, permite que sejam evitadas áreas geográficas com elevada frequência de conflitos. Como ocorre entre o Brasil e a Argentina e o Brasil e a Venezuela, quanto à compra de petróleo de melhor qualidade, pelo Brasil.

Ainda temos a favorecer a integração, por meio do Oceano Atlântico Sul, a exaustão de alguns dos recursos naturais existentes nos territórios continentais, as restrições ambientais para a exploração e, como no caso do Brasil, a localização de reservas em áreas

indígenas, onde persistem conflitos decorrentes da inexistência de um adequado ordenamento jurídico.

Outro fator que também contribui para a integração decorre do fortalecimento dos países considerados na Integração Regional, caso adotem programas conjuntos para a exploração de recursos naturais não-vivos, especialmente minérios, em áreas marítimas do Oceano Atlântico Sul. Tal iniciativa, em acréscimo, tem potencial para dificultar a exploração desses recursos por países extra-região, sendo que alguns deles possuem Poder Nacional superior ao do Brasil.

### **Vertente Ambiental**

A continuidade dos espaços oceânicos e a mobilidade das correntes marítimas ampliam a potencialidade do tráfico marítimo e das atividades de exploração dos recursos do mar comprometerem o ambiente marinho. Assim, torná-se vital a implantação de medidas, que somente terão êxito, por meio de acordos internacionais, onde, mais uma vez, a integração de métodos e procedimentos tem caráter fundamental.

Dentre os acordos internacionais que, sob a ótica ambiental, favorecem a integração regional temos a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (MARPOL 73/78), que introduziu regras específicas para estender a prevenção da poluição do mar às cargas perigosas ou equivalentes às dos hidrocarbonetos.

Na descrição do propósito dessa convenção e considerando a continuidade dos espaços oceânicos constatamos a importância do Atlântico Sul para a Integração Regional, pois de acordo com a MARPOL, entende-se por substâncias nocivas: “qualquer substância que, se despejada no mar, é capaz de gerar riscos para a saúde humana, danificar os recursos biológicos e a vida marinha, prejudicar as atividades recreativas ou interferir com outras utilizações legítimas do mar e inclui toda substância sujeita a controle pela presente convenção”.

Como outros exemplos de conversações internacionais que respaldam a Integração Regional temos o Código de Conduta para a Pesca Responsável e os Planos Internacionais de Ação Correlatos e o Acordo para a Implementação das Disposições da CNUDM sobre Estoques de Peixes Transzonais e de Peixes Altamente Migratórios.

Em essência, a Vertente Ambiental está relacionada com o desenvolvimento sustentável e, de acordo com alguns cientistas, com a vida humana nos próximos anos. As figuras 17, 18 e 19 indicam a possibilidade de comprometimento ambiental, em escala

mundial, a partir dos espaços oceânicos.

### **Vertente Científica**

Em que pese à importância da integração das atividades científicas, em benefício da humanidade, identificamos nessa vertente algumas dificuldades para a integração.

Dentre as atividades científicas, que contam com elevado nível de integração regional, temos o Programa Antártico Brasileiro e o Programa Piloto do Sistema Global de Observação dos Oceanos e diversos programas direcionados para a previsão e o acompanhamento das condições meteorológicas.

Também existem oportunidades caracterizadas por programas, que desenvolvidos em âmbito nacional, podem ser aplicados em benefício de países da América do Sul e da África. Nesse conjunto temos, no Brasil, o Programa de Levantamento da Plataforma Continental, o Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental e o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável dos Recursos Vivos da Zona Econômica Exclusiva, além de alguns dos desenvolvidos pela Petrobrás, como os Programas Tecnológico de Renovação de Combustíveis; de Recuperação Avançada de Petróleo; Tecnológico de Meio Ambiente; Tecnológico de Dutos; Tecnológico em Fronteiras Exploratórias; Tecnológico de Gás Natural; Tecnológico de Energias Renováveis; Tecnológico Óleos Pesados; e Tecnológico de Águas Profundas.

As dificuldades decorrem, basicamente, dos potenciais desdobramentos econômicos das aplicações da biodiversidade marinha e da necessidade de serem preservados conhecimentos sobre o ambiente marítimo, que podem ser empregados por forças navais em situações de conflito.

### **Vertente Soberania Nacional**

As atividades desenvolvidas na vertente soberania nacional, a semelhança do constatado na científica, também apresentam oportunidades e dificuldades para a integração regional.

As oportunidades estão relacionadas com a internacionalidade das atividades marítimas e as ameaças difusas da atualidade. Esse binômio, como comentado, confere aos espaços oceânicos nível elevado de envolvimento com a segurança nacional, em decorrência da possibilidade do navio mercante poder ser empregado em um ataque terrorista e em

atividades do crime organizado e da localização das vulnerabilidades estratégicas.

Para o equacionamento dessa situação, no âmbito regional, temos a Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS) e, no internacional, a Organização Marítima Internacional (OMI).

Dentre as atribuições dessas organizações, temos aquelas direcionadas para o acompanhamento do tráfego marítimo<sup>32</sup>, o que contempla medidas destinadas à salvaguarda de vidas humanas e a proteção de patrimônios nacionais. Em outras palavras, tanto a CAMAS como a OMI possuem atribuições quanto à segurança denominada na língua inglesa como “safety”, voltada para a salvaguarda da vida humana no mar, como “security”, destinada para a proteção do patrimônio do estado, o que inclui os seus cidadãos.

Para ilustrar essa argumentação, apontamos que a CAMAS, formada, em 1965, por Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai vem contribuindo desde então, para a salvaguarda da vida humana no mar e preservação do meio ambiente e, em situações de emergência ou de conflito, está preparada para estruturar adequada proteção para o tráfego marítimo. Além dos países mencionados, também participam dessa organização, a África do Sul e os Estados Unidos da América.

O cumprimento da missão da CAMAS exige elevado intercâmbio de informações sobre as movimentações dos navios mercantes. Para tal, foram criadas, em cada um dos países, organizações nacionais que devem interagir, na medida do possível, em tempo real, com as demais organizações do sistema.

Dessa maneira, foram elaborados planos que contribuem, desde tempos de paz, para o fortalecimento da soberania nacional, pois esforços são implementados no sentido de aperfeiçoar, constantemente e de forma integrada, o acompanhamento do tráfego marítimo no Atlântico Sul. Nesse sentido, merece destaque, no caso do Brasil, o acompanhamento da movimentação dos navios mercantes no canal do Panamá, saliente africano, no estreito de Magalhães, passagem de Drake, canal de Beagle, nas proximidades da Antártica e no Cabo da Boa Esperança. Posições estratégicas que, como mencionado, auxiliam no dimensionamento do espaço oceanopolítico do Brasil. Essas posições estão indicadas na figura 13.

A Organização Marítima Internacional, criada após a tragédia do Titanic, vem alterando sua destinação, acrescentando ao acompanhamento da navegação mercante, o relativo à preservação do meio ambiente e as ameaças de toda ordem, inclusive a terrorista.

As dificuldades decorrem do analisado no capítulo II, quando observamos que a

---

<sup>32</sup> Compreende a navegação sob a égide do trânsito dos navios ou embarcações, o deslocamento de um navio de um ponto a outro.

soberania nacional está diretamente relacionada com a segurança nacional. Nesse sentido, pode ocorrer a necessidade de um país dispor de capacidades que neutralizem vulnerabilidades estratégicas, mesmo quando existir a possibilidade de algum nível de comprometimento da Integração Regional.

### **Vertente Diplomática**

As dificuldades apontadas nas vertentes científica e soberania nacional ampliam a importância da vertente diplomática, pois caberá informar aos demais países que buscam a Integração Regional, em pauta, as reais intenções de um determinado programa científico ou de uma eventual aquisição ou aperfeiçoamento de um sistema de segurança nacional.

Dessa constatação, por ser também favorecida pelas características dos oceanos, especialmente o ordenamento jurídico, a vertente diplomática indica que eventuais dificuldades podem ser neutralizadas pela elaboração de compromissos internacionais, que orientam diversas atividades realizadas nos oceanos. Dentre tantos, temos a Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, a Convenção de Hamburgo de 1978, que estabelece a área marítima de responsabilidade de cada país, a resolução da Organização das Nações Unidas declarando o Atlântico Sul como Zona de Paz e Cooperação e o Tratado Antártico, o Acordo para Implementação das Disposições da CNUDM sobre os Estoques de Peixes Transzonais e de Peixes Altamente Migratórios e a Convenção da Comissão Internacional para a Conservação do Atum Atlântico; e o Programa Train-Sea Coast Brasil; e o Programa Piloto do Sistema Global de Observação dos Oceanos/Brasil.

Na vertente diplomática ainda identificamos a forma de emprego de forças navais, como mais um fator onde o Atlântico Sul favorece a Integração Regional, na medida em que, na ocorrência de controvérsias, podem ser evitados graves constrangimentos à soberania nacional e, em consequência, escaladas indesejáveis em manobras de crise. Tal assertiva decorre do contido na CNUDM, pois as forças navais podem realizar desde visitas aos portos, passagem inocente por áreas marítimas ou, ainda, posicionarem-se de forma a ameaçar, mesmo que do alto mar, vulnerabilidades estratégicas.

Da análise das vertentes econômica, ambiental, científica, soberania nacional e diplomática, realizada considerando as características dos oceanos, constatamos que o Atlântico Sul favorece a Integração Regional, pois caracteriza um meio onde passa a riqueza dos países, tanto do ponto de vista do comércio internacional como da obtenção de recursos e conhecimentos de toda a ordem. Também favorece o controle de manobras de crise, ao

ampliar os espaços político-estratégicos para posicionamentos dos estados e, adicionalmente, evidencia a necessidade da integração para uma adequada preservação ambiental.

## CAPÍTULO 4

### POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS

#### 4.1 - Considerações Iniciais

As Políticas e Estratégias serão apresentadas considerando, separadamente, temas relacionados com o Atlântico Sul, a Segurança Nacional e a Integração Regional. A adoção desse procedimento teve por finalidade, exclusivamente, facilitar a identificação das respectivas Políticas e Estratégias.

Entretanto, como demonstrado nos capítulos anteriores, conceitos e considerações decorrentes da oceanopolítica indicam o Atlântico Sul como de relevante importância para a Segurança Nacional e a Integração Regional. Assim, as Políticas e Estratégias terão como moldura o Poder Marítimo, de modo a ampliar a estatura político-estratégica do Brasil e fortalecer a Segurança Nacional e a Integração Regional.

Apesar de o Atlântico Sul influir, decisivamente, na **Sobrevivência** e **Prosperidade** do Brasil, foi constatado a inexistência de algumas Políticas que, a partir do Poder Marítimo, estabeleçam diretrizes fundamentais para a segurança e o desenvolvimento de nosso País, assim como Políticas em nível governamental abaixo daquele que podemos considerar como adequado.

Devido à amplitude das atividades marítimas, em algumas das propostas de Políticas e Estratégias, foram incluídas Políticas Setoriais e, sempre que julgado necessário, sugestões de nível governamental para a elaboração das Políticas e para a coordenação executiva das Estratégias decorrentes.

#### 4.2 – Políticas e Estratégias.

Antes da apresentação das Políticas e Estratégias, é oportuno indicar a necessidade de serem aprofundados estudos no sentido da criação de um ministério, que teria como atribuição a coordenação e, eventualmente, execução das atividades do Poder Marítimo, que são realizadas pelo governo. Como denominação provisória, pode-se imaginar o **Ministério do Desenvolvimento Marítimo**, que envolveria, por exemplo, as atividades desempenhadas pela Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca e Secretaria Especial dos Portos.

Algumas das atribuições atualmente realizadas pelo Ministério dos Transportes, especialmente aquelas relacionadas com as hidrovias e os sistemas logísticos associados, também poderiam ser transferidas para o Ministério do Desenvolvimento Marítimo.

#### **4.2.1 - Atlântico Sul.**

##### **Política Nacional de Desenvolvimento Marítimo. Inexistente.**

**Objetivos:** Marinha Mercante, Atividades Marítimas e Fluviais, Atividades de Pesca, Atividades de Lazer e de Turismo no Ambiente Marítimo e Fluvial, Instalações Marítimas e Fluviais, Infra-estrutura Logística Marítima e Fluvial, Exploração dos Recursos do Mar e da Plataforma Continental e do Poder Naval.

##### **Sugestões:**

**-Elaboração (nível governamental):** Casa Civil da Presidência da República.

**-Coordenação:** Ministério da Defesa/Comando da Marinha, Ministério dos Transportes, Ministério da Integração Nacional, Ministério da Indústria e Comércio.

- Estratégia Nacional para a Divulgação da Importância das Atividades Marítimas e Fluviais para o Brasil.

##### **Políticas Setoriais:**

##### **(1) Política Nacional de Marinha Mercante. Existente.**

**Objetivos:** Navios Mercantes, Atividades Marítimas e Fluviais, Instalações Marítimas e Fluviais e Infra-estrutura Logística Marítima e Fluvial.

##### **Sugestões:**

**-Elaboração (nível governamental):** Ministério dos Transportes.

**-Coordenação:** Ministério da Defesa/Comando da Marinha e Ministério dos Transportes e Ministério da Educação.

##### **Estratégias:**

-Estratégia de Aperfeiçoamento do Ensino Profissional Marítimo e Fluvial;

-Estratégia de Ampliação e Aperfeiçoamento das Atividades Marítimas e Fluviais;

-Estratégia de Ampliação e Aperfeiçoamento das Instalações Marítimas e Fluviais;

-Estratégia de Ampliação e Aperfeiçoamento da Infra-estrutura Logística Marítima e Fluvial;

- Estratégia para Ampliação das Ofertas de Trabalho para Profissionais destinados às Atividades Marítimas e as Fluviais;

-Estratégia para Consolidação das Leis, Normas e Regulamentos relacionados com as Atividades Marítimas e Fluviais.

## **(2) Política Nacional para os Recursos do Mar. Existente.**

**Objetivos:** A exploração eficiente e sustentável dos Recursos Vivos e Não-vivos no Atlântico Sul.

### **Sugestões:**

**-Elaboração (nível governamental):** Casa Civil da Presidência da República.

**-Coordenação:** Ministério das Minas e Energia, Ministério do Meio Ambiente, Ministério da Defesa/Comando da Marinha e Secretaria Especial de Pesca.

### **Estratégias:**

-Estratégia para Fortalecer a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar;

-Estratégia de Aperfeiçoamento do Ensino Profissional para a Exploração de Recursos do Mar;

-Estratégia de Desenvolvimento das Atividades Pesqueiras;

-Estratégia para Aperfeiçoar o Emprego da Energia das Marés e das Correntes Marítimas; e

-Estratégia para Consolidação das Leis, Normas e Regulamentos relacionados com as atividades de Exploração dos Recursos do Mar.

## **(3) Política Nacional de Indústria Naval. Inexistente.**

**Objetivos:** Recuperação de Estaleiros Nacionais e das Fábricas de Peças Navais.

### **Sugestões:**

**-Elaboração (nível governamental):** Ministério do Desenvolvimento da Indústria e do Comércio.

**-Coordenação:** Ministério das Minas e Energia, Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão, Ministério da Defesa/Comando da Marinha e Secretaria Especial de Pesca.

### **Estratégias:**

- Estratégia de Fortalecimento da Construção Naval e de Reparos Navais, voltada para a Marinha Mercante;

-Estratégia de Aperfeiçoamento do Sistema de Financiamento para a Construção Naval; voltada para a Marinha Mercante;

-Estratégia para Fortalecimento da Construção Naval e de Reparos Navais, voltada para Navios de Guerra;

-Estratégia de Aperfeiçoamento do Sistema de Financiamento para a Construção Naval; voltada para Navios de Guerra;

- Estratégia de Fortalecimento da Construção Naval e de Reparos Navais, voltada para as atividades de Exploração de Recursos do Mar;

-Estratégia de Aperfeiçoamento do Sistema de Financiamento para a Construção Naval, voltada para as atividades de Exploração de Recursos do Mar;

-Estratégia para Ampliação e Aperfeiçoamento dos Meios Flutuantes destinados a Formação de Recursos Humanos; e

-Estratégia para Consolidação das Leis, Normas e Regulamentos relacionados com as atividades da Indústria Naval.

#### **(4) Política Nacional de Sistemas de Transportes. Inexistente.**

**Objetivo:** A Infra-estrutura Logística, em especial a marítima.

**Sugestões:**

**-Elaboração (nível governamental):** Ministério dos Transportes.

**-Coordenação:** Ministério das Minas e Energia, Ministério do Meio Ambiente, Ministério da Defesa/Comando da Marinha, Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão, Secretaria Especial de Pesca.

**Estratégias:**

-Estratégia para o Fortalecimento e a Integração de Sistemas Transporte Fluvial, Rodoviário, Ferroviário e o Marítimo; e

-Estratégia para o desenvolvimento do Sistema Portuário Marítimo.

#### **(5) Política Nacional de Desenvolvimento de Turismo e Lazer Marítimo e Fluvial. Inexistente.**

**Objetivo:** O fortalecimento do turismo e do lazer no ambiente marítimo.

**Sugestões:**

**-Elaboração (nível governamental):** Ministério do Turismo.

**-Coordenação:** Ministério do Meio Ambiente, Ministério da Defesa/Comando da Marinha, Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão, Secretaria Especial de Pesca.

**Estratégias:**

- Estratégia para a Formação de Recursos Humanos;
- Estratégia para o Fortalecimento e a Integração de Sistemas Transporte Fluvial, Rodoviário, Ferroviário e o Marítimo, voltada para o Turismo; e
- Estratégia para o desenvolvimento do Sistema Portuário Marítimo.

**4.2.2 - Segurança Nacional****Política de Segurança Nacional. Inexistente.**

**Objetivos:** Manutenção e conquista dos objetivos do Brasil. A Paz, segundo os nossos objetivos.

**Sugestões:**

- Elaboração (nível governamental):** Casa Civil da Presidência da República.
- Coordenação:** Ministério das Minas e Energia, Ministério do Meio Ambiente, Ministério da Defesa/Comando da Marinha, Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão, e Secretaria Especial de Pesca.

**Estratégias:**

- Estratégia para valorizar a Escola Superior de Guerra, as Escolas de Altos Estudos de Política e Estratégia das Forças Armadas e as Escolas de Altos Estudos de Políticas e Estratégias das Universidades Públicas e Privadas;
- Estratégia para Ampliar a Participação de Civis nas Escolas de Altos Estudos de Política e Estratégia; e
- Estratégia para Aperfeiçoamento da Inteligência Estratégica sobre Assuntos Marítimos e do Poder Naval.

**Políticas Setoriais****(1) Política de Defesa Nacional. Existente.**

**Objetivos:** Neutralização das vulnerabilidades estratégicas localizadas nos espaços oceânicos e fortalecimento da capacidade de dissuasão estratégica das Forças Armadas do Brasil.

**Sugestões:**

- Elaboração (nível governamental):** Ministério da Defesa.

**-Coordenação:** Ministério das Minas e Energia, Ministério do Meio Ambiente, Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão, e Secretaria Especial da Pesca.

**Estratégias:**

-Estratégia para a Divulgação da Importância do Oceano Atlântico Sul para a Sobrevivência e Prosperidade do Brasil;

-Estratégia de Desenvolvimento da Propulsão Nuclear;

-Estratégia para o Desenvolvimento de um Poder Naval com capacidade de operar em dois ambientes: o Oceânico e o Fluvial;

- Estratégia para Ampliar a Capacidade de Apoio Logístico Fixo do Poder Naval;

-Estratégia para o Fortalecimento da Indústria de Defesa; e

-Estratégia para Aperfeiçoamento do Emprego Combinado das Instituições envolvidas com a Segurança Nacional, nos Espaços Oceânicos. Na figura 20 podemos observar que o aperfeiçoamento das operações combinadas exige a participação de um número elevado de instituições e, em consequência, a superação dos desafios mencionados no capítulo 2. Na figura em tela, também podemos perceber que instituições dos EUA, além das Forças Armadas, participam de atividades de Segurança Nacional.

**(2) Política Nacional de Segurança Pública. Inexistente.**

**Objetivos:** O Desenvolvimento do Brasil, em um ambiente de paz social.

**Sugestões:**

**-Elaboração (nível governamental):** Ministério da Justiça.

**-Coordenação:** Casa Civil da Presidência da República, Ministério da Defesa, Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão e Secretaria Especial de Pesca.

**Estratégias:**

-Estratégia para Aperfeiçoamento do Emprego Combinado das Instituições envolvidas com a Segurança Pública, nos Espaços Oceânicos.

**(3) Política Nacional de Defesa Ambiental. Inexistente.**

**Objetivos:** A Preservação da Capacidade de Desenvolvimento Sustentável do Brasil, no ambiente marítimo.

**Sugestões:**

**-Elaboração (nível governamental):** Casa Civil da Presidência da República.

**-Coordenação:** Ministério das Minas e Energia, Ministério do Meio Ambiente, Ministério da Defesa/Comando da Marinha, Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão, e Secretaria Especial de Pesca.

**Estratégias:**

-Estratégia para Aperfeiçoamento do Emprego Combinado das Instituições envolvidas com a Defesa Ambiental.

#### **4.2.3 - Integração Regional**

**a) Política Nacional de Integração Regional. Inexistente.**

**Objetivos:** A Integração Regional.

**Sugestões:**

**-Elaboração (nível governamental):** Ministério das Relações Exteriores.

**-Coordenação:** Ministério do Desenvolvimento da Indústria e Comércio, Ministério das Minas e Energia, Ministério do Meio Ambiente, Ministério da Defesa/Comando da Marinha, Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão, e Secretaria Especial de Pesca.

**Estratégias:**

- Estratégia para Fortalecer a Participação do Brasil nos fóruns internacionais que tratam de Assuntos Marítimos;

- Estratégia para Coordenar a Participação nos fóruns internacionais que tratam de Assuntos Marítimos entre o Brasil e os países da América do Sul e os da Costa Oeste da África (Moçambique), os insulares e os territórios de países europeus no Atlântico Sul e os países que participam de atividades no Continente Antártico;

- Estratégia para Ampliar a Cooperação e o Intercâmbio do Brasil com os países da América do Sul e os da Costa Oeste da África (Moçambique), os insulares e os territórios de países europeus no Atlântico Sul e os países que participam de atividades no Continente Antártico; e

- Estratégia para Ampliar a Participação do Brasil na Organização das Nações Unidas, Organização dos Estados Americanos, Colégio Interamericano de Defesa e Junta Interamericana de Defesa.

## **CAPÍTULO 5**

### **CONCLUSÃO**

As análises dos conceitos apresentados pela Geopolítica permitem que, a partir de fatores observados – principalmente – em espaços terrestres, sejam estabelecidos os fundamentos necessários para a manutenção e a conquista dos objetivos do Estado. A predominância da influência dos territórios continentais, na Geopolítica, pode ter alcançado o seu apogeu com Mackinder, que passou a ser considerado como o formulador da Teoria do Poder Terrestre.

A influência dos espaços oceânicos, apesar de analisada em diversos estudos geopolíticos, deixou de alcançar à mesma relevância das áreas terrestres. Essa realidade decorreu, basicamente, da necessidade de um elenco de conhecimentos sobre as atividades marítimas que, no Século XIX e início do Século XX, ainda eram incipientes. Nesse contexto, coube ao Almirante Mahan formular os conceitos que atribuem aos espaços oceânicos uma maior capacidade de influenciar os destinos dos Estados; sendo que o conjunto desses conceitos passou a ser denominado de Teoria do Poder Marítimo.

A evolução dessa Teoria vem permitindo que um conjunto de conceitos, parcialmente decorrentes de estudos da Geopolítica, passasse a integrar e a aperfeiçoar a Oceanopolítica; a ciência que formula orientações para a conquista ou manutenção dos objetivos do Estado considerando, prioritariamente, as atividades marítimas.

Tais conceitos decorreram da ampliação dos conhecimentos relativos ao tráfico marítimo e da exploração dos recursos do mar, da localização de vulnerabilidades estratégicas nos espaços oceânicos ou em suas proximidades e da importância crescente da preservação ambiental.

Ainda favorecendo o desenvolvimento da Oceanopolítica temos a possibilidade de escassez dos recursos naturais existentes nos territórios continentais, as dificuldades relacionadas à preservação do ambiente no ambiente terrestre, o ordenamento jurídico e as conseqüências político-estratégicas decorrentes da promulgação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e a magnitude do comércio marítimo provocado pela Globalização.

Assim, a partir de conceitos da Oceanopolítica, foi possível a identificação de tópicos para orientar a demarcação do espaço oceanopolítico de interesse do Brasil, quais sejam: as linhas de comunicações marítimas; as ameaças ou, eventualmente, somente as percepções das ameaças; as características dos espaços oceânicos; as vulnerabilidades estratégicas; os compromissos internacionais; os imperativos estratégicos; a história do País; as dimensões do nosso litoral; e a disponibilidade ou não de apoio logístico fixo em ilhas oceânicas no Atlântico Sul.

Os tópicos mencionados indicam como espaço oceanopolítico de interesse do Brasil o Atlântico Sul, parte do Atlântico Norte (até 18° de latitude norte), o Mar do Caribe, a Costa Oeste da América do Sul (Oceano Pacífico), a Antártica, a Costa Oeste e a Costa Leste (até Moçambique) da África (Oceano Índico).

Nesse espaço oceanopolítico identificamos que, para o Brasil, o Oceano Atlântico Sul representa:

- **Sobrevivência**, devido à diversidade e relevância dos insumos e bens de capital constantes em nossa pauta de importações, assim como a exploração de petróleo e gás e a localização das principais vulnerabilidades estratégicas nas proximidades ou no interior do Mar Territorial, Zona Econômica Exclusiva ou Plataforma Continental do Brasil;

- **Prosperidade**, em decorrência da necessidade vital de exportação de produtos e equipamentos, de modo a viabilizar o fluxo financeiro para o nosso desenvolvimento.

Como a Oceanopolítica envolve medidas destinadas a manter ou a conquistar objetivos do Estado, entre os quais temos a segurança (*security*) do Estado no ambiente marítimo e a preservação ambiental, podemos admitir a possibilidade de ocorrência de situações de tensão nas relações internacionais. Ampliando as possibilidades de situações de tensão, visualizamos as ações decorrentes dos litígios quanto às “fronteiras marítimas”, como observado nas pretensões do Chile e Rússia, das propostas de alterações nas atribuições do Estado e da primazia de objetivos com características econômicas nas relações internacionais.

Nesse contexto, constatamos a necessidade do fortalecimento e, simultaneamente, da atualização do conceito de Segurança Nacional.

O fortalecimento envolve a permanência de fundamentos tradicionais, como a Soberania Nacional, das atribuições das Forças Armadas para a conquista e manutenção dos objetivos do Estado e do Estado como ator principal no atendimento desses objetivos e nas relações internacionais.

A atualização, por sua vez, envolve uma crescente incorporação na Segurança Nacional de aspectos apontados na Segurança Humana, como a observância das liberdades

individuais e direitos civis, a preservação ambiental, a proteção de minorias étnicas, a redução de assimetrias sociais e a proteção contra fenômenos da natureza. No entanto, verificamos que o atendimento da Segurança Humana somente é possível com a manutenção do estado como ator protagônico nas atividades da Nação e nas relações internacionais. Tal fato decorre da necessidade da existência de instituições nacionais para conduzirem adequados programas de governo e, quando necessário, apoiarem as atividades de instituições internacionais voltadas para os assuntos da agenda da Segurança Humana.

Entretanto, o fortalecimento e a atualização da Segurança Nacional indicam desafios que devem ser superados, especialmente quando considerando o Atlântico Sul como área vital para o Brasil. Como Desafios temos o Cultural, o Político-Estratégico, o Estrutural e o Orçamentário.

O Desafio Cultural representa o necessário esforço para aperfeiçoar o conhecimento das relações internacionais, a partir de nosso ponto de vista, e de alterar o pensamento militar brasileiro na direção dos espaços oceânicos. O Desafio Político-Estratégico a ampliação da capacidade de identificação de ameaças e a de neutralização de nossas vulnerabilidades estratégicas, sendo que as principais estão localizadas no Atlântico Sul ou nas proximidades do litoral. O Desafio Estrutural está relacionado com o aperfeiçoamento do preparo e do emprego das instituições com atribuições na Segurança Nacional, das respectivas estruturas organizacionais e da disponibilidade de capacidades multidisciplinares. O Desafio Orçamentário envolve a ampliação da nossa capacidade de aperfeiçoar o sistema de Segurança Nacional, que deve ser combinado e contar com sistemas com características de duplo emprego (civil e militar).

A aquisição e a consolidação de conhecimentos autóctones sobre as relações internacionais e a respeito do preparo e emprego do Poder Nacional para o fortalecimento da Segurança Nacional caracterizam o equacionamento do Desafio Cultural como fundamental para a superação dos demais desafios.

A importância do Atlântico Sul para a Integração Regional decorre principalmente do ordenamento jurídico estabelecido pela **Constituição do Mar**, que neutraliza, além do Mar Territorial, os sentimentos e percepções observadas quanto à Soberania Nacional nos territórios continentais.

Para ampliar esse entendimento, foram analisadas as atividades desenvolvidas no ambiente marítimo: as econômicas, ambientais, científicas e as relacionadas com a soberania nacional. Sendo que essas atividades foram agrupadas em vertentes, a semelhança do empregado pela Marinha do Brasil na Amazônia Azul. Entretanto, as características dos

espaços oceânicos e a CNUDM permitiram que a análise dessas atividades fosse realizada considerando o Atlântico Sul, assim como indicaram a necessidade da inclusão de mais uma vertente, a relacionada com as atividades diplomáticas.

A Vertente Econômica destaca a importância do comércio marítimo, da implementação coordenada de esforços para a exploração e preservação dos recursos vivos, especialmente quando considerada a mobilidade desses recursos, e do intercâmbio comercial decorrente da exploração de petróleo e gás natural, o que evita áreas geográficas onde conflitos são frequentes, além de serem distantes do espaço oceanopolítico de interesse do Brasil.

A Vertente Ambiental está relacionada com as características dos espaços oceânicos, onde tem destaque a necessidade da integração de métodos e procedimentos, pois somente dessa maneira ocorrerá adequada preservação ambiental.

A Vertente Científica favorece a Integração Regional, na medida em que ocorre a participação de países em atividades científicas, tais como as que envolvem a Antártica e as observações dos Oceanos, além daquelas conduzidas nacionalmente, mas que também vem sendo ou podem ser realizadas em apoio a outros países. A possibilidade do emprego de conhecimentos científicos relativos ao ambiente marítimo, em apoio a forças navais, pode provocar dificuldades para a integração.

A Vertente Soberania Nacional também favorece e, eventualmente, dificulta a Integração Regional. As atividades relacionadas com o controle naval do tráfego marítimo contribuem para a Integração Regional, sejam elas destinadas à segurança (*safety*) da vida humana no mar ou para a segurança (*security*) dos estados contra ameaças comuns, como a terrorista, a proveniente do crime organizado ou aquelas que, por afetarem o ambiente, tem condições de também afetarem a qualidade de vida ou a economia dos países. Por outro lado, incompreensões relacionadas à disponibilidade de um determinado tipo de capacidade, e

mesmo que envolvendo emprego civil e militar, também podem acarretar dificuldades para a integração.

A Vertente Diplomática agrupa os acordos, as convenções e os tratados internacionais que contribuem para a neutralização das dificuldades para a Integração Regional decorrentes das atividades realizadas no âmbito das demais vertentes, especialmente na Científica e Soberania Nacional. Adicionalmente, essa Vertente destaca as vantagens do emprego dos espaços oceânicos para o equacionamento de manobras de crise entre Estados.

A análise Oceanopolítica do Atlântico Sul, sua influência na Segurança Nacional e na Integração Regional, constata que os Oceanos permanecem como o espaço mais

importante para a segurança nacional e o desenvolvimento dos países.

Os países que deixaram de observar essa realidade, passaram para a história como coadjuvantes e, em muitas situações, tiveram seus objetivos submetidos a sérias restrições. Infelizmente, o Brasil pode ser incluído no grupo de países que deixaram de atribuir aos Oceanos à mesma importância observada nos países líderes. Tal fato é determinante para a inexistência de Políticas e Estratégias ou a elaboração de Políticas por instituições que, apesar de importantes do ponto de vista estratégico, não possuem um adequado respaldo político.

Dessa maneira, para reverter esse cenário desfavorável e fortalecer, ainda mais, a “Importância do Atlântico Sul para a Segurança Nacional e a Integração Regional”, será necessário elaborar e implementar a Política Nacional de Desenvolvimento Marítimo, a Política de Segurança Nacional e a Política Nacional de Integração Regional, assim como elaborar e, eventualmente, aperfeiçoar algumas das correspondentes Políticas Setoriais e Estratégias. O conjunto dessas Políticas e Estratégias tem como um dos objetivos principais o fortalecimento do Poder Marítimo e do Poder Naval, que devem ser entendidos pela sociedade brasileira como alicerces para a Segurança Nacional e a Integração Regional.

Finalmente, apontamos como oportuna uma nova interpretação do conceito “*Uti Possidetis*”, para o estabelecimento de fronteiras marítimas e como preocupantes as iniciativas do Chile e da Rússia relacionadas com a expansão dos limites de suas respectivas Plataformas Continentais, que estão em desacordo com o contido na CNUDM. Tais considerações respaldam o insigne Rui Barbosa quando dizia:

- Pos Deus o mar a bramir em nossas costas para pregar que não durmamos; e
- Esquadras não se improvisam.

FIGURA 15

## VANTAGENS DO TRANSPORTE MARÍTIMO / FLUVIAL

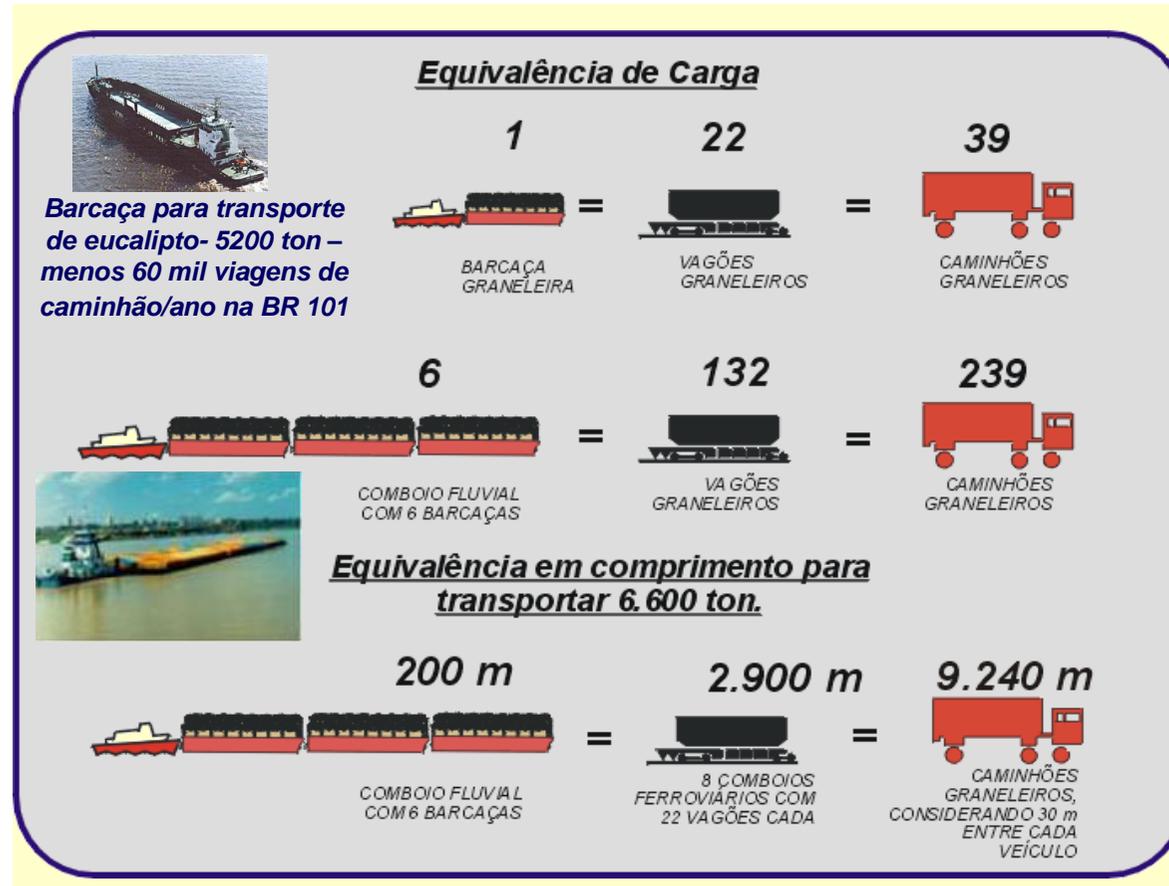
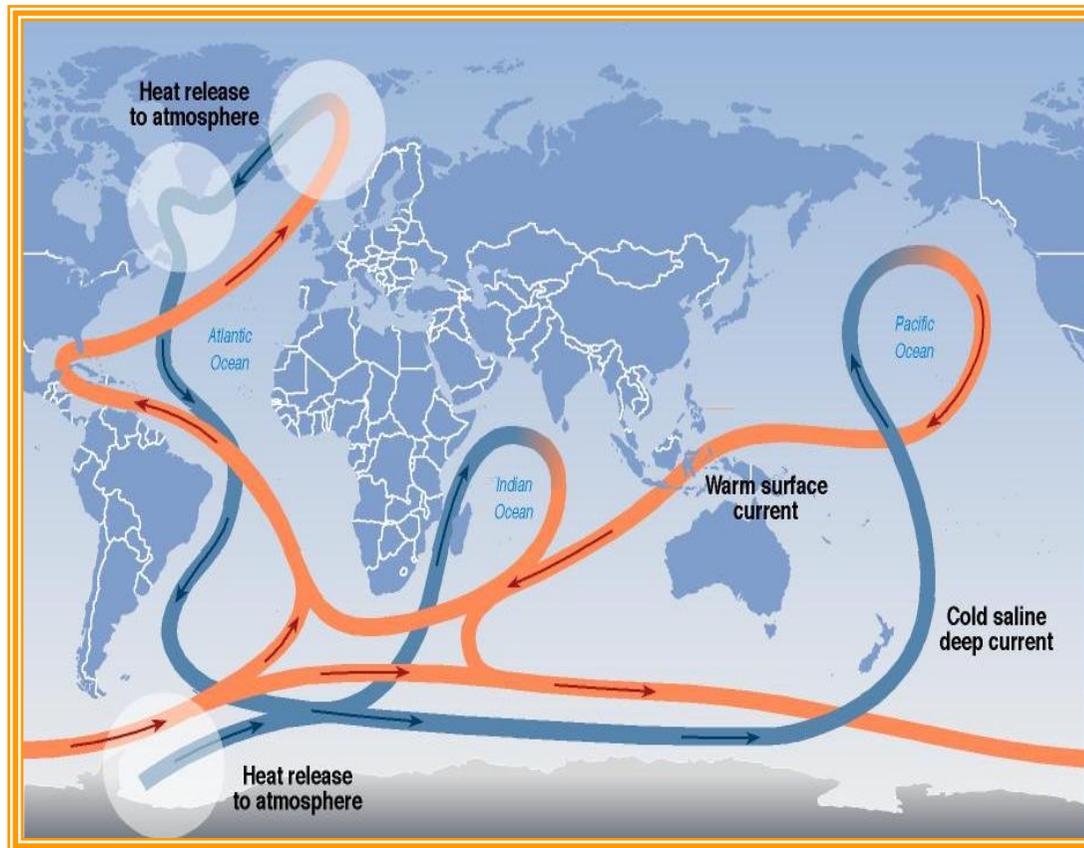


FIGURA 16

## PROJETOS DE INTEGRAÇÃO FÍSICA – PROXIMIDADE TERRESTRE



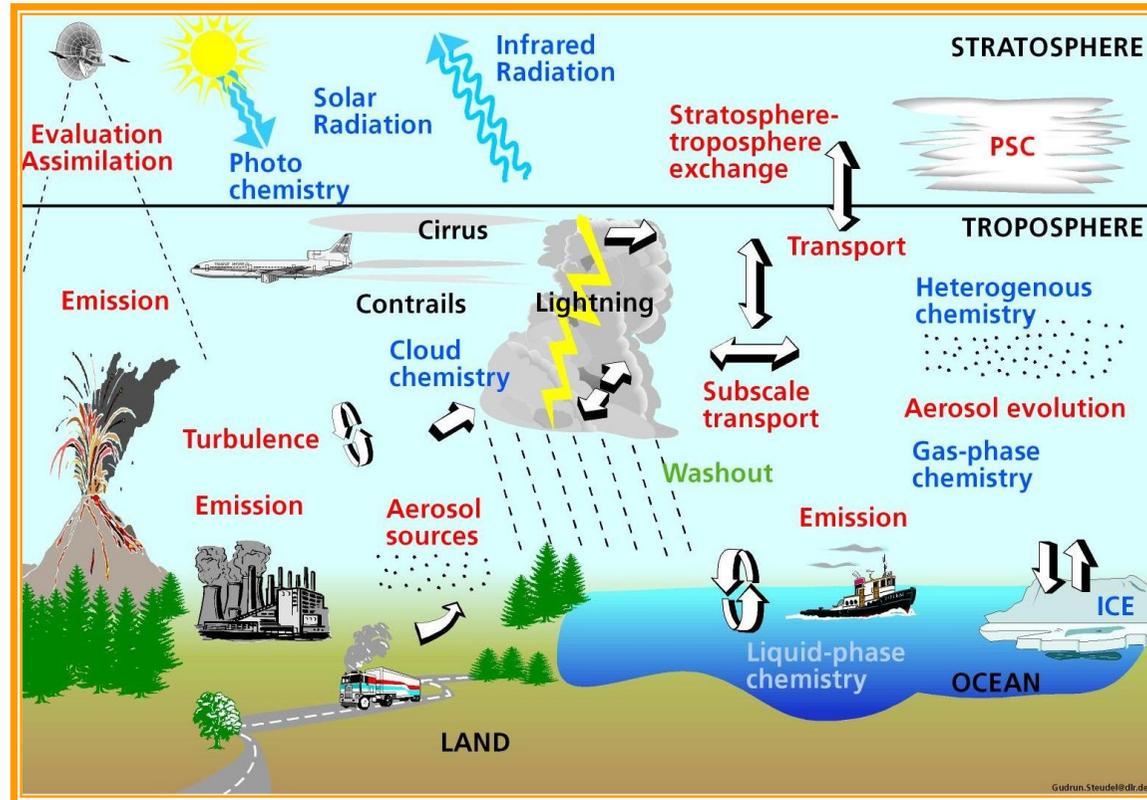
**FIGURA 17**  
**CORRENTES MARÍTIMAS E AS OCEÂNICAS**



As correntes marítimas são fluxos de água que ocorrem nos oceanos. Algumas correntes são perenes, ou seja, sempre estão fluindo para uma dada direção em determinado ponto. Existem cientistas que afirmam que ainda existem as correntes oceânicas, que decorrem da inércia da rotação da Terra. Suas movimentações não são bem definidas por haver continentes e ilhas ao longo da sua movimentação, portanto, ocorrem em diversas direções e, tanto como as marítimas, influenciam na pesca, na vida marinha e no clima. Dessa maneira, a imagem demonstra a continuidade dos oceanos, assim como a contribuição para a preservação do equilíbrio ambiental no planeta, por meio, por exemplo, da troca de calor.

([pt.wikipedia.org/wiki/Corrente\\_oce%C3%A2nica](http://pt.wikipedia.org/wiki/Corrente_oce%C3%A2nica))

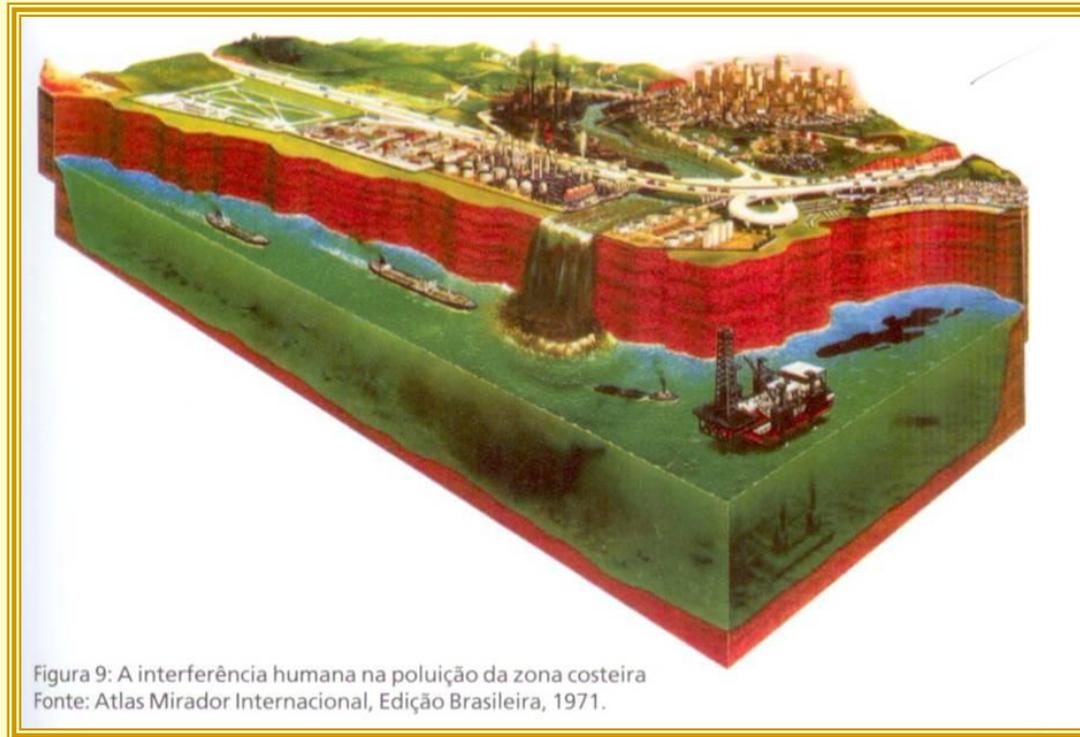
FIGURA 18  
 CONEXÕES ESPAÇOS OCEÂNICOS E TERRITÓRIO CONTINENTAL



As conexões estabelecidas pelas correntes marítimas e às contaminações que ocorrem nos territórios destacam, ainda mais, a influência da continuidade dos oceanos na integração regional.

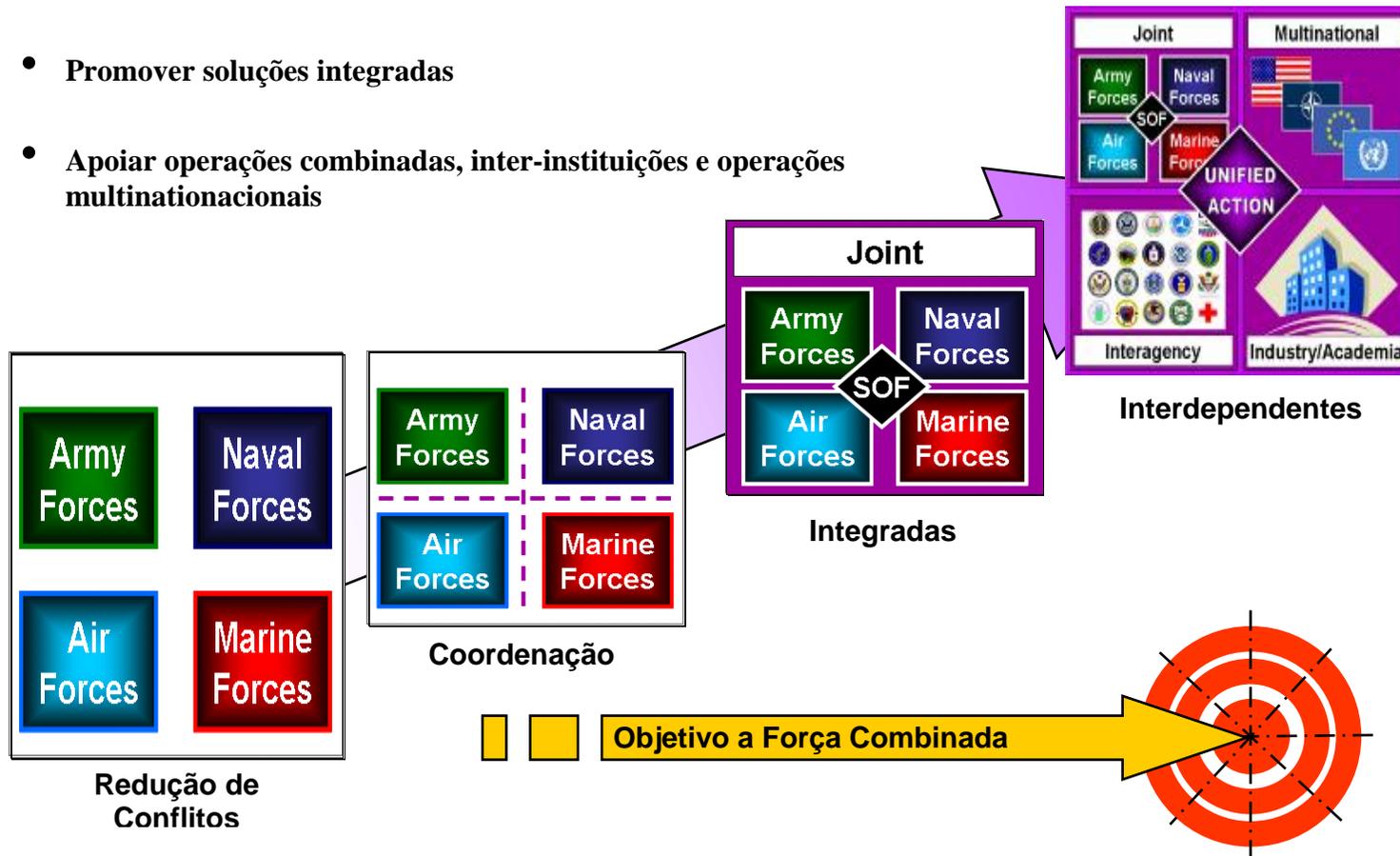
**FIGURA 19**  
**INTERFERÊNCIA HUMANA NA ZONA COSTEIRA**

**VERTENTE AMBIENTAL**



**FIGURA 20**  
**APERFEIÇOAMENTO DAS OPERAÇÕES COMBINADAS NOS EUA, EM BENEFÍCIO DA SEGURANÇA NACIONAL**  
 (Observar o número e a diversidade de instituições envolvidas com SN)

- Aumentar a capacidade das Operações Combinadas
- Prover capacidades específicas
- Promover soluções integradas
- Apoiar operações combinadas, inter-instituições e operações multinacionais



## ANEXO A

### RESOLUÇÕES DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO)

Como sabemos, cerca de 90% do comércio internacional é realizado por meio de linhas de comunicações marítimas; sendo que, essa percentagem ainda pode ser aumentada, se considerarmos as hidrovias. Essa realidade transforma o tráfego marítimo na indústria mais internacional do mundo.

Essa significativa marca, somente pode ser alcançada em decorrência do equacionamento de diversos desafios. O primeiro deles o aperfeiçoamento constante da segurança da navegação. Para tal, a comunidade marítima internacional, consternada pelo acidente envolvendo o Navio Transatlântico Titanic, reconhece que a segurança da navegação somente seria alcançada pela elaboração de regulamentações que fossem cumpridas por todos os países. No entanto, apesar da relevância do assunto, somente em 1948 passa a ocorrer o envolvimento da Organização das Nações Unidas, ao criar a Organização Marítima Inter-Governamental de Consultas, denominação alterada para Organização Marítima Internacional (IMO, sigla em inglês<sup>1</sup>), em 1982.

Inicialmente, o propósito da IMO era “prover instrumentos para a cooperação entre Governos, no campo da regulação governamental e práticas relacionadas com todas as técnicas de todos os tipos de navegação empregadas no comércio marítimo, e estimular e facilitar a adoção geral de procedimentos padrões no que se refere a segurança da navegação, eficiência da navegação e prevenção e controle da poluição marítima, a partir de navios”. Assim, é oportuno destacar que a segurança da navegação (*safety*, em inglês) deve ser entendida, nesse contexto, como direcionada para a salvaguarda da vida humana no mar e com a preservação do meio ambiente. Para aprofundar esse entendimento.

Em atendimento a esse propósito, foi elaborada a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS, sigla em inglês). O acidente envolvendo o Navio Tanque Torrey Canyon, 1967, que provocou o derramamento de 120.000 toneladas de

---

<sup>1</sup> Como a Comunidade Marítima Internacional emprega as siglas em inglês, para facilitar o entendimento, nesse trabalho também adotaremos o mesmo procedimento.

óleo no mar, motivou a comunidade marítima internacional para adotar, entre 1973 e 1978, a Convenção Internacional para Prevenção de Poluição a partir de navios (MARPOL, sigla em inglês), que também contempla, além do óleo, a poluição provocada por outros tipos de potenciais agentes poluidores, como produtos químicos e lixo.

Também, em 1970, teve início à implantação da Organização Internacional de Satélites Móveis (IMSO, sigla em inglês), o que permitiu o aperfeiçoamento do acompanhamento da navegação mercante, por meio da instalação de sistemas de comunicações específicos para a segurança da navegação. O Sistema Marítimo Global de Desastres e de Segurança (GMDSS), por sua vez, foi adotado em 1992. Em 1999, o GMDSS estava plenamente operacional, passando a ser possível o atendimento de navios mercantes, em sinistro, mesmo que a sua tripulação não disponha de meios de comunicação.

Para que essas convenções internacionais fossem observadas, com a devida atenção, a IMO recebeu instrumentos legais que, caso não atendidos, podem provocar perdas financeiras. Para a divulgação das convenções e dos instrumentos legais, a IMO vem empregando documentos denominados de resoluções.

Após os ataques terroristas de 2001, a IMO passou a elaborar resoluções que alteraram o conceito da segurança da navegação, passando de *safety* para *security*<sup>2</sup>. Tal procedimento decorreu da constatação da magnitude da ameaça a vidas humanas e ao patrimônio, caso navios mercantes sejam empregados como vetores de um ataque terrorista.

Para fazer frente a essa possibilidade, a IMO estabeleceu diversas alterações a SOLAS, com destaque para as seguintes:

a) a Resolução 1 da Conferência dos Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, realizada em 12 de dezembro de 2002 adotou uma série de emendas aos capítulos V e XI da Convenção SOLAS-74, das quais ressalta-se a:

- aplicação do Sistema de Identificação Automática (AIS);
- adoção do Código Internacional de Proteção para Navios e Instalações Portuárias (ISPS CODE) e do Sistema de Alerta de Proteção para Navios (SSAS).

**O Sistema de Identificação Automática (AIS)** é um sistema que fornece automaticamente, para estações de terra adequadamente equipadas, outros navios e aeronaves, informações contendo a identidade, o tipo, a posição, o rumo, a velocidade, a situação da

---

<sup>2</sup> Em português, tanto do ponto de vista do ser humano como do Estado, empregamos a mesma palavra: segurança. Em inglês, existem palavras distintas, *safety*, relacionada a seres humanos e *security* com o Estado.

navegação do navio e outras informações relacionadas com a segurança por transmissão em VHF.

**O Código Internacional de Proteção do Navio e de Instalações Portuárias** (ISPS Code) aplica-se a embarcações SOLAS<sup>3</sup> engajadas em viagens internacionais e instalações portuárias que servem tais navios e é dividido em duas partes, a Parte A (cujas disposições deverão ser tratadas como obrigatórias) e a Parte B (cujas disposições deverão ser tratadas como recomendatórias). Ele tem o propósito de:

- Estabelecer uma estrutura internacional, envolvendo a cooperação entre Governos contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuárias de navegação, a fim de detectar ameaças à proteção e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional;

- Estabelecer os papéis e responsabilidades dos Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuárias e de navegação no nível nacional e internacional, a fim de garantir a proteção marítima;

- Garantir a coleta e troca eficaz de informações relativas à proteção;

- Prover uma metodologia para avaliações de proteção de modo a traçar planos e procedimentos para responder a alterações nos níveis de proteção; e

- Garantir que medidas adequadas e proporcionais de proteção sejam implementadas

**O Sistema de Alerta de Proteção de Navio (SSAS)** é destinado a informar ao País de Bandeira que o navio está sofrendo algum tipo de ataque ou teve a sua integridade ameaçada.

O Diretor de Portos e Costas, representante da Autoridade Marítima emitiu as Circulares nº 02/2003 e 05/2006, informando à Comunidade Marítima a entrada em vigor destes requisitos.

---

<sup>3</sup> Embarcações mercantes empregadas em viagens internacionais ou empregadas no tráfego marítimo entre portos brasileiros, ilhas oceânicas, terminais e plataformas marítimas, com exceção de:

- embarcações de carga com arqueação bruta inferior a 500;
- embarcações de passageiros com arqueação bruta inferior a 500 e que não efetuem viagens internacionais;
- embarcações sem meios de propulsão mecânica;
- embarcações de madeira, de construção primitiva;
- embarcações de pesca; e
- embarcações com Comprimento de Regra (L) menor que 24 metros

b) a Resolução MSC.202(81) de 19 de maio de 2006, adotou o Long-Range Identification and Tracking of Ships (LRIT), que se aplica a todos os navios de passageiros, de transporte de carga com tonelagem bruta igual ou superior a 300 e unidades móvel de perfuração offshore. A previsão de entrada em funcionamento do sistema é 31 de dezembro de 2008.

Os navios deverão transmitir para Centros de Dados, que poderão ser nacionais, regionais/cooperativos ou internacional, a intervalos não superiores a seis horas, informações de identificação (número IMO), posição (latitude e longitude) e data/hora. A transmissão será automática, não permitindo o manuseio por parte da tripulação. Os navios deverão estar prontos a efetuar, automaticamente, outras transmissões caso solicitado (através de "polling"<sup>4</sup> ou com intervalos mais freqüentes).

Será constituído um Serviço Internacional de Troca de Dados LRIT que fará o intercâmbio entre os Centros de Dados, de modo a prover informação para os usuários do sistema (Governos Contratantes e Serviços de Busca e Salvamento).

O Diretor de Portos e Costas, representante da Autoridade Marítima emitiu a alteração nº 6 à NORMAM-08, que regulamentou a criação do Centro Nacional de Dados LRIT, com o propósito de adaptar os navios aos procedimentos que o sistema exigirá, quando da sua entrada em vigor. Dessa forma, os navios SOLAS de bandeira brasileira, deverão enviar suas posições ao Centro Nacional de Dados LRIT, que no momento está sendo criado no Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo, a partir de 31 de julho de 2007.

---

<sup>4</sup> Requisição remota do envio das informações de posição, pelo operador do sistema LRIT, quando houver necessidade.

## **ANEXO B**

### **LIMITES DA PLATAFORMA CONTINENTAL DO BRASIL**

Os comentários abaixo têm como referência o Boletim de Ordens e Notícias, do Comando da Marinha, de 15 de maio de 2007. Tendo destaque os seguintes fatos:

- As atividades do Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC) tiveram início em 1986. No ano seguinte, o Navio Oceanográfico “Almirante Câmara” realizou a primeira comissão de levantamento. Sob a coordenação da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), o LEPLAC foi desenvolvido conjuntamente pela Diretoria de Hidrografia e Navegação, Petrobrás e a Comunidade Científica brasileira. A figura A amplia as informações relativas ao LEPLAC;

- O propósito do LEPLAC era coletar e processar dados de perfis sísmicos, batimétricos, magnetométricos e gravimétricos, entre outros, em quantidade suficiente para estabelecer os limites exteriores da Plataforma Continental (PC) brasileira, em conformidade com os requisitos estabelecidos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM);

- Após 17 anos de intensos trabalhos, em 2004, a proposta do Brasil foi apresentada à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), da ONU, contendo o pleito de uma área, além das duzentas milhas da Zona Econômica Exclusiva (ZEE), com aproximadamente 950.000 km<sup>2</sup>. As avaliações da CLPC se deram ao longo de três anos (2004–2007). No último dia 27 de março, antes da decisão da CLPC, a Delegação brasileira estava constituída por diplomatas e especialistas da MB, da Petrobrás e da Comunidade Científica, fez uma apresentação àquela Comissão de Limites, na qual foram aprofundados os argumentos científicos e técnicos que serviram de base para a proposição em lide;

- Após as devidas deliberações, a CLPC formalizou sua decisão ao Governo brasileiro sob a forma de recomendações, segundo as quais o Brasil poderá apresentar nova proposta que, após novas análises, permitirá a incorporação de, no mínimo, 700.000 Km<sup>2</sup> e, no máximo, 950.000 km<sup>2</sup>, em valores aproximados. Essa área se distribui ao longo da costa, principalmente nas regiões Norte, Sudeste e Sul, a partir do limite das 200 milhas até o bordo

exterior da margem continental, nas regiões em que as características do prolongamento do território nacional se enquadram nas disposições da CNUDM; e

- A decisão da CLPC concorda com 75% das proposições relativas a extensão dos limites exteriores da PC, especialmente quanto ao Platô de São Paulo. O mesmo não ocorreu com relação às áreas marítimas do Cone do Amazonas, às Cadeias Norte-Brasileira e Vitória-Trindade e à Margem Continental Sul, deixando, assim, a Comissão de anuir com cerca de 25% da área inicialmente pretendida.

O próximo passo desse processo será a CIRM avaliar a decisão da CLPC e subsidiar a decisão do Governo brasileiro, que poderá ser:

- o envio de uma nova proposta aceitando as recomendações formuladas, o que representará, a princípio, a incorporação entre cerca de 700.000 Km<sup>2</sup> e 950.000 km<sup>2</sup>, ao patrimônio do Brasil;

- o prosseguimento na defesa do pleito inicial;

- ou, ainda, outra linha de ação, que venha a ser delineada nos estudos ora em andamento.

Todas as linhas de ação acima indicadas indicam que estão sendo construídas às bases das nossas fronteiras marítimas, a Amazônia Azul.



Figura A

As figuras B e C indicam a magnitude das dimensões da Amazônia Azul.

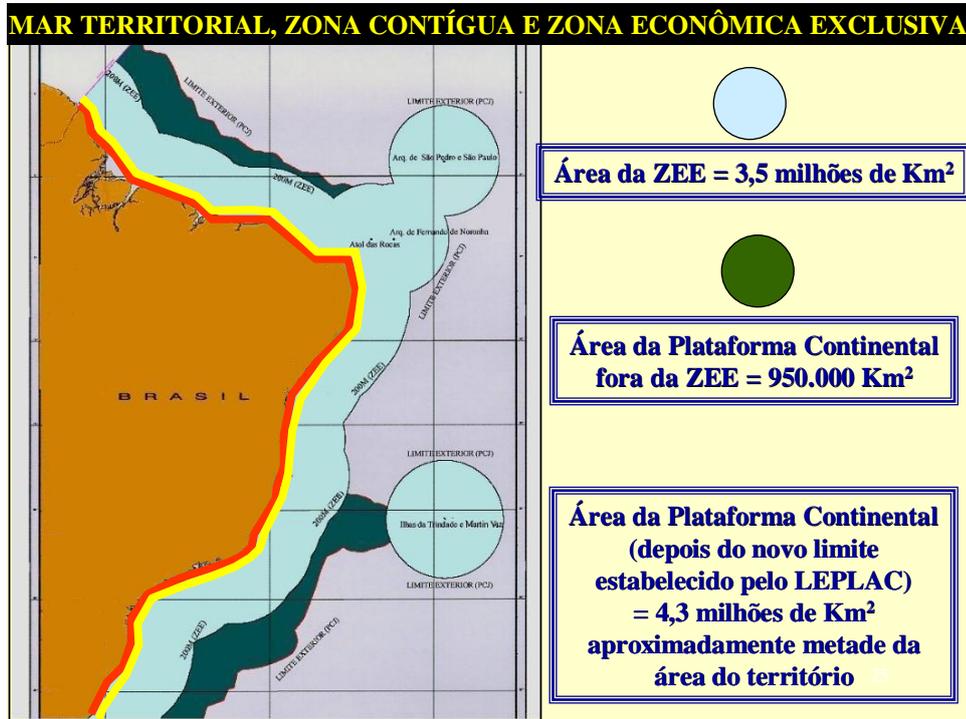


Figura B



Figura C

A figura D indica a evolução das discussões da proposta brasileira no âmbito da CLPC.

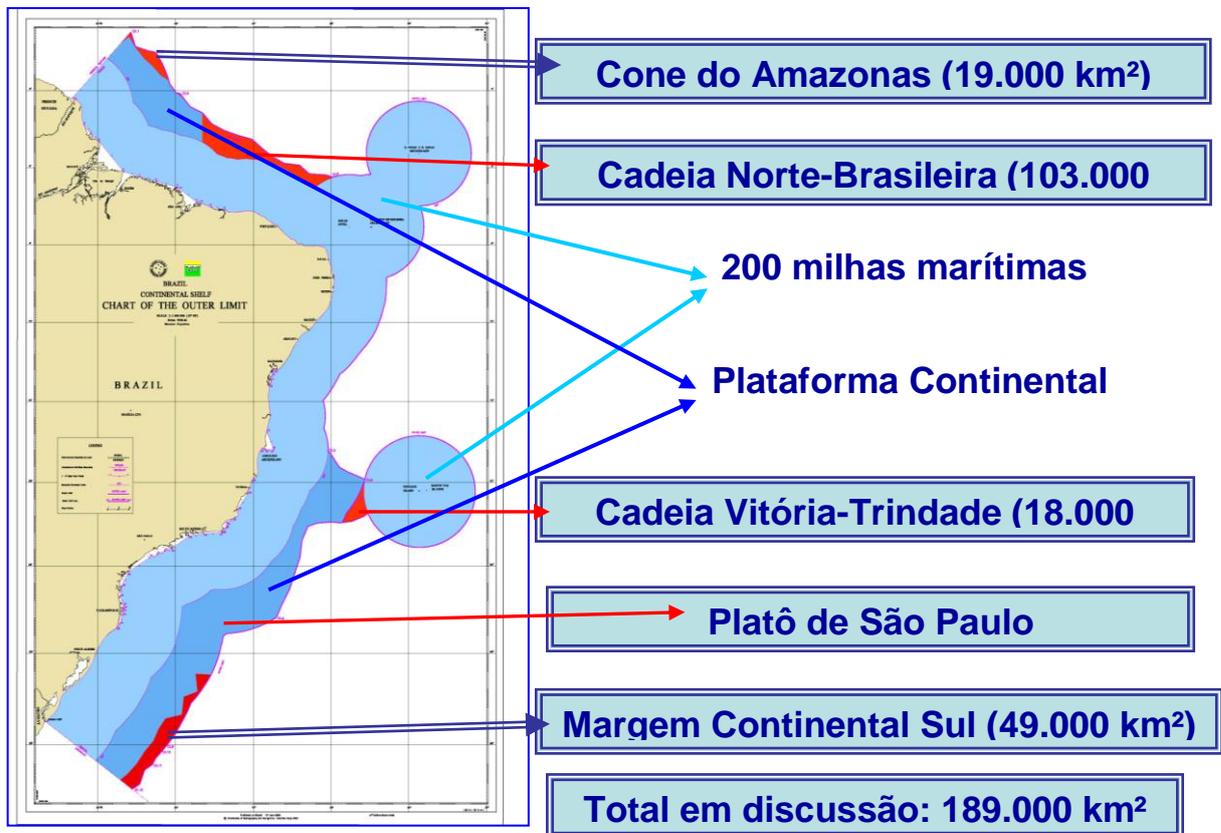


Figura D

## PRETENSÕES DA RÚSSIA – PLATAFORMA CONTINENTAL NO OCEANO ÁRTICO

(adaptado de texto de Gilberto Barros Lima, disponível: [www.defesa.com.pt](http://www.defesa.com.pt))

Uma análise elaborada por Paul Reynolds destaca uma nova “corrida pelo ouro”, na região do Ártico, uma localidade onde se afirma a existência de reservas petrolíferas com a capacidade de 10 bilhões de toneladas, gás e outros minerais. Entre os competidores desta corrida universal, a Rússia tomou a dianteira afirmando categoricamente que o Oceano Ártico é território russo, a ousadia foi liderada pelo parlamentar e famoso explorador Artur Chilingarov ao fincar no leito Oceânico Ártico a bandeira Russa. O ato faz lembrar o episódio da conquista do solo lunar pelos americanos que fincaram a bandeira americana naquele planeta e, muito antes, a colocação de marcos pelos navegantes de Portugal.

A arriscada expedição russa foi efetuada por dois mini-submarinos (MIR-I e MIR-II) que atingiram a profundidade de cerca de 4200 metros do Oceano Ártico, a inédita missão tem a finalidade de comprovar a cadeia de montanhas submarinas estimadas em 2 mil quilômetros de extensão.

Nas palavras de Chilingarov, o motivo principal é que a região explorada faz parte da extensão da plataforma continental russa, conhecida como a Cordilheira de Lomonsov. Ele destaca o sucesso da expedição, dizendo que “nós enfrentamos a mais dura e arriscada missão, descer as profundezas, até o leito do mar, no mais inóspito dos oceanos, onde ninguém foi antes, e ficar de pé no meio do oceano com os nossos próprios pés”.

É oportuno recordar que, em 2001, a Rússia efetuou um pedido formal referente às suas pretensões na Plataforma Continental para a Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas. A Comissão discordou dos argumentos russos e decidiu por devolver o pedido.

Como sabemos, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, por meio do artigo 76 decreta que um Estado pode reivindicar até 200 milhas náuticas definidas como “zona exclusiva”; entretanto, o mesmo artigo considera que os Estados tem direito até 150 milhas náuticas ao leito do mar, desde que a medição basilar dessas distâncias dependa do término da plataforma continental.

No parecer da Rússia, a colocação da bandeira de titânio numa cápsula de metal, no leito do Oceano Ártica foi considerado um gesto simbólico. Para outros, trouxe um novo sentimento de nacionalismo adormecido desde a extinção do poderio soviético; contudo, para outros Estados, a interpretação não foi correspondida da mesma forma. O Canadá anunciou a construção de duas bases navais e os Estados Unidos da América decidiu pelo envio de um navio com capacidade de realizar pesquisas.

A disputa russa pelas riquezas naturais da região foi acirrada pelo constante derretimento da camada polar, na continuidade do fenômeno a exploração dos recursos naturais será facilitada, o acontecimento das mudanças climáticas foi previsto anteriormente pelos pesquisadores internacionais, os impactos ambientais sobre o Ártico previam que a camada polar derreteria com maior rapidez devido aos resultados do aquecimento global.

Em virtude do conhecimento dessas previsões, a Rússia lançou a ofensiva na obtenção da área requisitada pelas explorações de Chilingarov, impedindo que após o derretimento da camada polar, o novo trecho possa servir de rota de navegação para outros países explorarem os recursos naturais que pertencem, no ponto de vista do explorador, ao território russo.

De qualquer forma, os Estados Unidos, ressalta através de um mapeamento geológico que na região do Ártico está localizado um quarto das fontes energéticas mundiais, e na atualidade nenhuma plataforma continental se estende até os limites do Pólo Norte, porque mesmo a área é administrada pela Autoridade Internacional de Fundos Marinhos, também prevista na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

A questão russa está cercada de diversas disputas, na perspectiva do reconhecimento das riquezas naturais do Oceano Ártico, países como os Estados Unidos, Canadá, Noruega e Dinamarca criaram uma acentuada rivalidade e estão competindo em outros ângulos sobre outros direitos na região ártica.

Dessa forma, a Rússia atenta aos acontecimentos prossegue corajosamente na tentativa de posse da região do Oceano Ártico, buscando de todas as formas os direitos legais anteriormente reivindicados a Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas.

A disputa russa prossegue pelas riquezas naturais do Oceano Ártico, sem esquecer que os adversários são fortes competidores na busca dos mesmos interesses, ou seja, o poder.

Na figura E podemos verificar a redução das dimensões do gelo e o aparecimento de áreas marítimas onde passou a ser possível navegar.

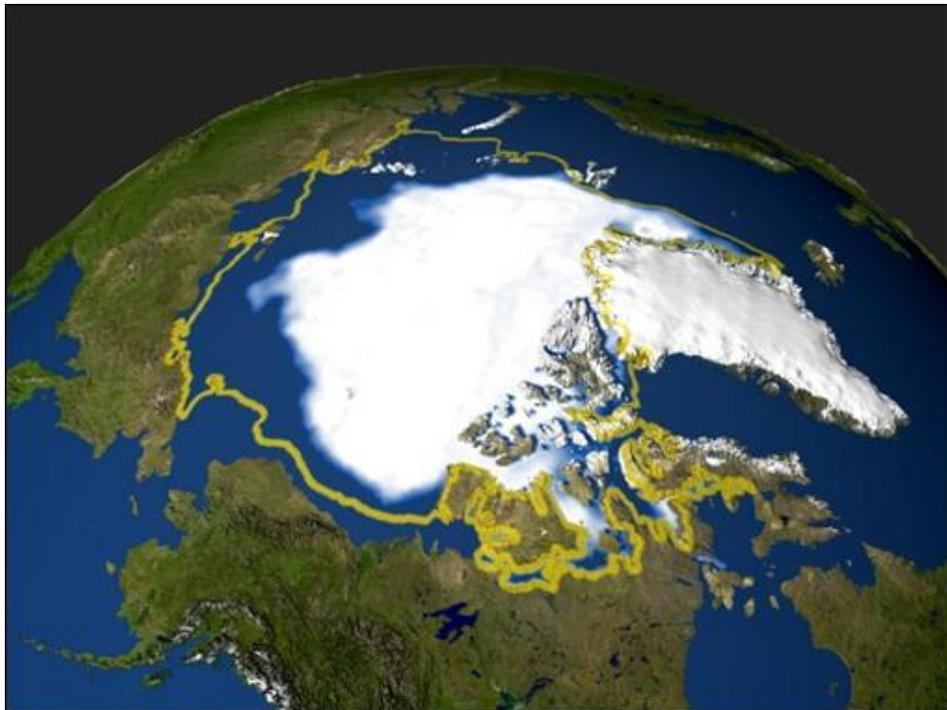


Figura E



## ANEXO C

### LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL E NACIONAL

A importância e a extensão da legislação que envolve as atividades marítimas, além de uma marcante especificidade, indicam que devemos reunir esse ordenamento jurídico no que podemos denominar, preliminarmente, de **Consolidação do Ordenamento Jurídico do Mar**. Apesar das evidentes dificuldades para a implementação dessa iniciativa, devemos considerar os benefícios decorrentes para a divulgação, pesquisas, estudos, proteção e preservação ambiental, execução de atividades comerciais e a manutenção da Soberania Nacional.

Para ilustrar a extensão da legislação são indicadas diretrizes jurídicas que, após adequada análise, poderiam compor o Código Nacional do Mar.

#### **a) Legislação Internacional**

- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM);
- Acordo Relativo à Implementação da Parte XI da CNUDM;
- Agenda 21, adotada na Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento;
- Convenção das Nações Unidas sobre Diversidade Biológica;
- Código de Conduta para a Pesca Responsável e os Planos Internacionais de Ação Correlatos;
- Acordo para a Implementação das Disposições da CNUDM sobre Estoques de Peixes Transzonais e de Peixes Altamente Migratórios;
- Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL);
- Convenção sobre a Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e outras Matérias (Convenção de Londres);
- Convenção Relativa às Áreas Úmidas de Importância, especialmente como Habitat de Aves Aquáticas (Convenção de Ramsar);
- Convenção sobre Mudanças Climáticas;
- Convenção da Comissão Internacional para a Conservação do Atum Atlântico;

- Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em caso de Poluição por Óleo;
- Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo;
- Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos (Convenção da Basiléia);
- Convenção sobre o Comércio Internacional das Espécies da Flora e Fauna Selvagem em Perigo de Extinção;
- Convenção Internacional para a Regulamentação da Pesca da Baleia; e
- Convenção Interamericana para a Proteção e Conservação das Tartarugas Marinhas.

#### **b) Legislação Nacional**

- Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente;
- Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro;
- Lei nº 8617, de 4 de janeiro de 1993, que dispõe sobre o Mar Territorial, a Zona Contígua, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental Brasileiros;
- Lei nº 9432, de 2 de julho de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário;
- Lei nº 9433, de 8 de janeiro de 1997, que institui a Política Nacional de Recursos Hídricos e cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos;
- Lei nº 9537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional (LESTA);
- Lei nº 9605, de 12 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente – Lei de Crimes Ambientais;
- Lei nº 9636, de 15 de maio de 1998, que dispõe sobre a Regularização, Administração, Aforamento e Alienação de bens imóveis de domínio da União;
- Lei nº 9966, de 28 de abril de 2000, Lei do Óleo;
- Lei nº 10223, de 15 de maio de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviários e de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e dá outras providências;

- Medida Provisória nº 2201, de 26 de julho de 2001, que altera a Lei nº 10223, dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviários e de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e dá outras providências.

- Decreto-Lei nº 221, de 28 de fevereiro de 1967, que institui o Código de Pesca;

- Decreto-Lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967, que institui o Código de Mineração;

- Decreto nº 3939, de 26 de setembro de 2001, que dispõe sobre a CIRM;

- Decreto nº 96.000, de 2 de maio de 1988, que estabelece as normas para a realização de pesquisa e investigação científica na Plataforma Continental e em Águas sob Jurisdição Brasileira;

- Decreto de 5 de janeiro de 1994, que atribui funções a serem exercidas pelo Comando da Marinha e pelo Ministério da Ciência e Tecnologia junto à Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI) da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO);

- Decreto nº 1265, de 11 de outubro de 1994, que aprova a Política Marítima Nacional;

- Decreto nº 4136, de 20 de fevereiro de 2002, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional;

- Decreto nº 4703, de 21 de maio de 2003, que dispõe sobre o Programa Nacional de Diversidade Biológica (PRONAB) e a Comissão Nacional da Biodiversidade;

- Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas.

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

I - orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional;

II - prover a segurança da navegação aquaviária;

III - contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar;

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

Parágrafo único. Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como "**Autoridade Marítima**", para esse fim...

- Lei Complementar nº 117, de 2 de setembro de 2004, que altera a lei Complementar 97, de 9 de Junho de 1999;

- Normas da Autoridade Marítima (NORMAM);

- Resolução nº 003/94/CIRM, de 22 de julho de 1994, que aprova o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (REVIZEE) e outras resoluções da CIRM; e

- Resoluções do Conselho Nacional de Meio Ambiente.

## BIBLIOGRAFIA

1. ABREU, Guilherme Mattos de. A Amazônia Azul: O Mar que Nos Pertence. Rio de Janeiro: [ s.n ] ESG, 2007. Palestra proferida para o Programa de Atualização da Mulher, 2006.
2. AGUIRRE, Horácio Justiniano. Temas de Estratégia Naval. Valparaiso, Chile : Academia de Guerra Naval, 1993.
3. ALSINA JR., João Paulo Soares. Para que o Brasil precisa de Forças Armadas ? Texto decorrente de tese de Doutorado do Curso de Altos Estudos do Ministério de Relações Exteriores, 2006.
4. BARBOSA, Afonso. A Transformação Contemporânea: A Nação Brasileira e a Defesa Nacional. Rio de Janeiro: [ s.n ] ESG, 2007. Palestra proferida para o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia, em 21 de agosto de 2007.
5. BARBOSA JÚNIOR, Ilques. O Dimensionamento da Força Naval. Monografia apresentada no Curso de Política e Estratégia Marítimas da Escola de Guerra Naval, 2001.
6. BEAUFRE, André. Introdução à Estratégia. Tradução de Luiz de Alencar Araripe. Rio de Janeiro : Biblioteca do Exército, 1998.
7. BOBBIO, Norberto. A Era dos Direitos. Tradução de Regina Lyra. 4 ed. Rio de Janeiro, Brasil : Elsevier, 2004.
8. BRASIL. Constituição. Constituição Federal de 1988: República Federativa do Brasil, 1999. Brasília : Senado Federal, Secretaria de Edições Técnicas, 1999. Texto constitucional de 5 de outubro com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nº 1/92 a 22/99 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94.
9. BRASIL. Escola de Guerra Naval. Aspectos das Relações Internacionais no Mundo Contemporâneo. Rio de Janeiro, 2000.
10. \_\_\_\_\_. RIP – 004. A National Security Strategy for a New Century. Rio de Janeiro, 2001.
11. \_\_\_\_\_. RIP – 023. A Convenção da Jamaica – Implicações sobre o Poder Naval Brasileiro. Rio de Janeiro, 2001.
12. BRASIL. Escola Superior de Guerra. Assuntos Específicos. Rio de Janeiro, 2006.
13. \_\_\_\_\_. Cadernos de Estudos Estratégicos - A Amazônia Azul. Rio de Janeiro, 2007.

14. \_\_\_\_\_. Elementos Doutrinários. Rio de Janeiro, 2006.
15. BRASIL. Estado-Maior da Armada. Plano Estratégico da Marinha. Brasília, 2007. Confidencial.
16. BRASIL. 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. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, jun. 1999.
17. BRASIL. Ministério da Defesa. Coleção Pensamento Brasileiro sobre Defesa e Segurança. Ministério da Defesa : 2002.
18. BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Balança Comercial Brasileira, Dados Consolidados – 2006. Agência de Promoção de Exportações e Investimentos : 2007.
19. BRASIL. Presidência da República. Política de Defesa Nacional. Brasília, Brasil : Imprensa Nacional, 2005.
20. BRASIL. Serviço de Relações Públicas da Marinha. Amazônia Azul: Patrimônio Brasileiro no Mar. Periódico Notícias da Marinha, Brasília, 2006.
21. BUSCH, Jorge Martinez. El Mar como Sistema. Los Vetores para la Oceanopolítica. Revista de Marina, Valparaiso, Chile, n.833.p.329/339, 1996.
22. \_\_\_\_\_. La Oceanopolítica en el Desarrollo de Chile. Aula Magna na Academia de Guerra Naval do Chile, 1993
23. \_\_\_\_\_. Oceanopolítica: Una alternativa para el desarrollo. Santiago, Chile : Andres Bello, 1993.
24. CABRAL FILHO, Severino Bezerra. Palestras e Conferências sobre Geopolítica. Rio de Janeiro: [ s.n ] ESG, 2007. Proferidas, em 2007, para o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia e disponíveis no site “www.esg.br”, da Escola Superior de Guerra.
25. CAMINHA, João Carlos Gonçalves. Delineamentos da Estratégia. Rio de Janeiro : Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1980.
26. \_\_\_\_\_. História Marítima. Rio de Janeiro : Biblioteca do Exército, 1979.
27. CANELLAS, Ana Maria Ribeiro et all. Navegação de Cabotagem. Rio de Janeiro: Agência Nacional de Transportes Aquaviários, 2005.
28. CEPIK, Marco. Segurança Nacional e Segurança Humana: Problemas Conceituais e Conseqüências Políticas. Security and Defense Studies Review, v. 1, p 1/19, primavera, 2001.

29. CHAVES, Paulo de Tarso et all. Pesquisa e Formação de Recursos Humanos em Ciências do Mar. Florianópolis : Oficina de Trabalho Pesquisa e Formação de Recursos Humanos em Ciências do Mar, 2006.
30. COHEN, Eliot A. A Defesa dos Estados Unidos da América. Tradução Klaus Brandini Gerhardt. Revista Política Externa, São Paulo, v. 9, n. 4. p 132 – 146, mar/abr/mai. 2001.
31. CORTÊS, Marcos Henrique Camilo. Panorama geoestratégico no limiar do século XXI. Rio de Janeiro : EGN, 2001. Palestra proferida para o C-PEM, em 30 abr. 2001.
32. \_\_\_\_\_. Estímulo às Reflexões na Marinha do Brasil. Coletânea do Iº Ciclo Internacional de Conferências sobre o Poder Marítimo, Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, Brasil, p. 7/21. 2005.
33. COUTO E SILVA, Golbery. Geopolítica e Poder. Rio de Janeiro : UniverCidade, 2003.
34. DANESE, Sergio F. Brasil e América do Sul: Apontamentos para a História de uma Convergência. Revista Política Externa, São Paulo, v. 9, n. 4. p 49/71, mar/abr/mai. 2001.
35. ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Expanding Joint Vision 2010. Washington, DC : US Government Printing Office, 1997.
36. \_\_\_\_\_. Joint Vision 2010. Washington, DC : US Government Printing Office.
37. FLORES, Mário César. Lógica Militar na Segurança Internacional. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, ano 115, nº 342, p 27/31, abr/mai/jun, 2007.
38. FONSECA JR. Gelson et all. Novos Desafios das Nações Unidas: Prevenção de Conflitos e Agenda Social. Revista Política Externa, São Paulo, v. 10, n. 1. p 132/146, jun/jul/ago. 2001.
39. FREGAPANI, Célio. Amazônia 1996 Soberania Ameaçada. Brasília : Thesaurus, 1995.
40. GARCIA, Enrique. A Integração da Infra-estrutura na América do Sul: Um Impulso ao Desenvolvimento Sustentável e à Integração Regional. Revista DEP – Diplomacia, Estratégia e Política, Brasília, Brasil, p. 26/35, 2007.
41. GOES FILHO, Synesio Sampaio. Navegantes, Bandeirantes, Diplomatas. São Paulo : Martins Fontes, 1999.
42. GOES, Guilherme Sandoval. Palestras e Conferências sobre Geopolítica. Rio de Janeiro: [ s.n ] ESG, 2007. Proferidas, em 2007, para o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia e disponíveis no site “www.esg.br”, da Escola Superior de Guerra.

43. HARDT, Michael et all. Império. Tradução de Berilo Vargas. 7 ed. Rio de Janeiro, Brasil : Record, 2005.
44. HOBBSBAWM, Eric. Era dos Extremos: O breve século XX 1914 – 1991. Tradução de Marcos Santarrita. São Paulo, Brasil : Companhia das Letras, 1997.
45. JENKIS, Roy. Chuchill. Tradução de Heitor de Aquino Ferreira. Rio de Janeiro, Brasil : Nova Fronteira, 2002.
46. LAMAZIÉRE, Georges. O Impacto dos Processos de Integração Regional nas Políticas de Defesa e Segurança. O Brasil e a Cooperação Político-Militar na América do Sul. Revista Política Externa, São Paulo, Brasil, v. 9, n. 4p. 42/48, mar/abr/mai, 2001.
47. MAHAN, Alfred Thayer. The Influence of Sea Power upon History. 16 ed. Dover : General Publishing Company, 1987.
48. MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo, vol I. 3 ed. rev. ampl.e atual. Barueri, SP : Manole, 2007.
49. MATTOS, Carlos de Meira. Geopolítica e Modernidade. Coleção General Meira Mattos. Rio de Janeiro : Escola Superior de Guerra, 2007.
50. \_\_\_\_\_. O General Meira Mattos e a Escola Superior de Guerra. Coleção General Meira Mattos. Rio de Janeiro : Escola Superior de Guerra, 2007.
51. MACKINDER, Halford J. Democratic Ideals and Reality. 5 ed. Washington, DC : National Defense University Press, 1996.
52. NEVES, André Luiz Varella. George Walker Busch e a Nova Direita: Poder por meio da Guerra. Revista Lições de Relações Internacionais da UniverCidade Editora, Rio de Janeiro, Brasil, p. 11/24, 2004.
53. NOGUEIRA, Arthur Lopes. Mackinder x Mahan, um Geógrafo x um Historiador. Ambos Profetas ? A Quem Cabe os Maiores Acertos nas Respectivas Previsões ? Ensaio apresentado para o Curso de Comando e Estado-Maior da Escola de Guerra Naval,1991.
54. PADFIELD, Peter. Maritime Supremacy and the Opening of the Western Mind. 2. ed. London : Pimlico, 2000.
55. PEDROSO, Rogério Fortes. Globalização. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v.127 n.04/06. p.175/189, abr/mjun, 2007.
56. PESCE, Eduardo Ítalo. Uma Marinha Oceânica para o Atlântico Sul. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v.127 n.04/06. p.135/149, abr/mjun, 2007.
57. PINHEIRO GUIMARÃES, Samuel. Rio de Janeiro : [ s.n ], 2007. Política Exterior Brasileira. Conferência proferida para o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia, dia 17 de agosto de 2007.

58. POTER, E. B. Sea Power. Annapolis, Estados Unidos da América : United States Naval Institute, 1981.
59. PROENÇA JR, Domício. O Ensino na ESG: Uma Proposta para a sua Modernização. Monografia preparada para o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia da Escola Superior de Guerra, 2000.
60. REASON, J. Paul. Sailing New Seas. 2.ed. New Port : Naval War College, 1998.
61. RIBEIRO DA SILVA, Luiz Cláudio. Integração Sul-Americana: Um Imperativo Geopolítico. Monografia apresentada para o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia da Escola Superior de Guerra, 2006.
62. RICUPERO, Rubens. Rio Branco: O Brasil no Mundo. Rio de Janeiro : Contraponto, 2000.
63. SATO, Eiti. A ordem internacional hoje: globalização, papel do Estado e bens públicos internacionais. Monografia apresentada para o Curso de Política e Estratégia Marítimas da Escola de Guerra Naval. Brasília, mar. 2001.
64. SCARIOT, Renato Luiz. O Estado Brasileiro e a Soberania na Amazônia. Revista da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, Brasil, v. 23. p. 19/40, 2007.
65. SERAFIM, Carlos Frederico Simões. Rio de Janeiro : [ s.n ], 2007. Amazônia Azul. Palestras proferidas para o Grupo Bravo, Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia da Escola Superior de Guerra, junho/agosto de 2007.
66. SERAFIM, Carlos Frederico Simões et . all. A Importância do Mar na História do Brasil. Brasil, Brasília : Ministério da Educação, 2006.
67. STEVENSON JR, James W. O Aparelhamento e o Preparo necessários à Marinha do Brasil à Vista dos Desafios a serem Enfrentados pelo País nos próximos 25 anos. Coletânea do Iº Ciclo Internacional de Conferências sobre o Poder Marítimo, Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, Brasil, p. 43/53. 2005.
68. SOARES, Mário et all. O Oceano nosso Futuro. Relatório da Comissão Mundial Independente sobre os Oceanos. Lisboa : Comissão Mundial Independente para os Oceanos, 1998.
69. SORJ, Bernardo. Segurança, Segurança Humana e América Latina. Tradução de Luciano Vieira Machado.
70. STREUSAND, Douglas E. Geopolitics versus Globalization.
71. TEIXEIRA, Alexandre Peres. Guerra Assimétrica Global: e a Capitulação do Direito Internacional. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v.127 n.04/06. p.191/212, abr/mjun, 2007.

72. TILL, Geoffrey. Questões Relevantes e Desafios. Rio de Janeiro : Coletânea do I<sup>o</sup> Ciclo Internacional de Conferências sobre o Poder Marítimo, Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, p. 23/42. 2005.
73. THUROW, Lester C. La Guerra del Siglo XXI. Tradução de Aníbal Leal. 2. ed. Buenos Aires : Vergara, 1992.
74. TOFFER, Alvin e Heidi. Guerra e antiguerre: sobrevivência na aurora do Terceiro Milênio. Tradução de Luiz Carlos do Nascimento Silva. Rio de Janeiro : Biblioteca do Exército, 1995.
75. \_\_\_\_\_. Las Guerras del Futuro. Tradução de Guillermo Solana Alonso. Valparaíso, Chile : Academia de Guerra Naval, 1995.
76. TOFFER, Alvin. O Choque do Futuro. 3 ed. Tradução de Eduardo Francisco Alves. Rio de Janeiro : Record, 1995.
77. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira..et al. Amazônia Azul: O Mar que nos Pertence. Rio de Janeiro : Record, 2006.
78. VILLALOBOS, Miguel A. Vergara. Seguridad Humana, Estado Nación y Defensa Nacional. Revista Política e Estratégia, Santiago, Chile, n<sup>o</sup> 105, p. 58/81, 2006.

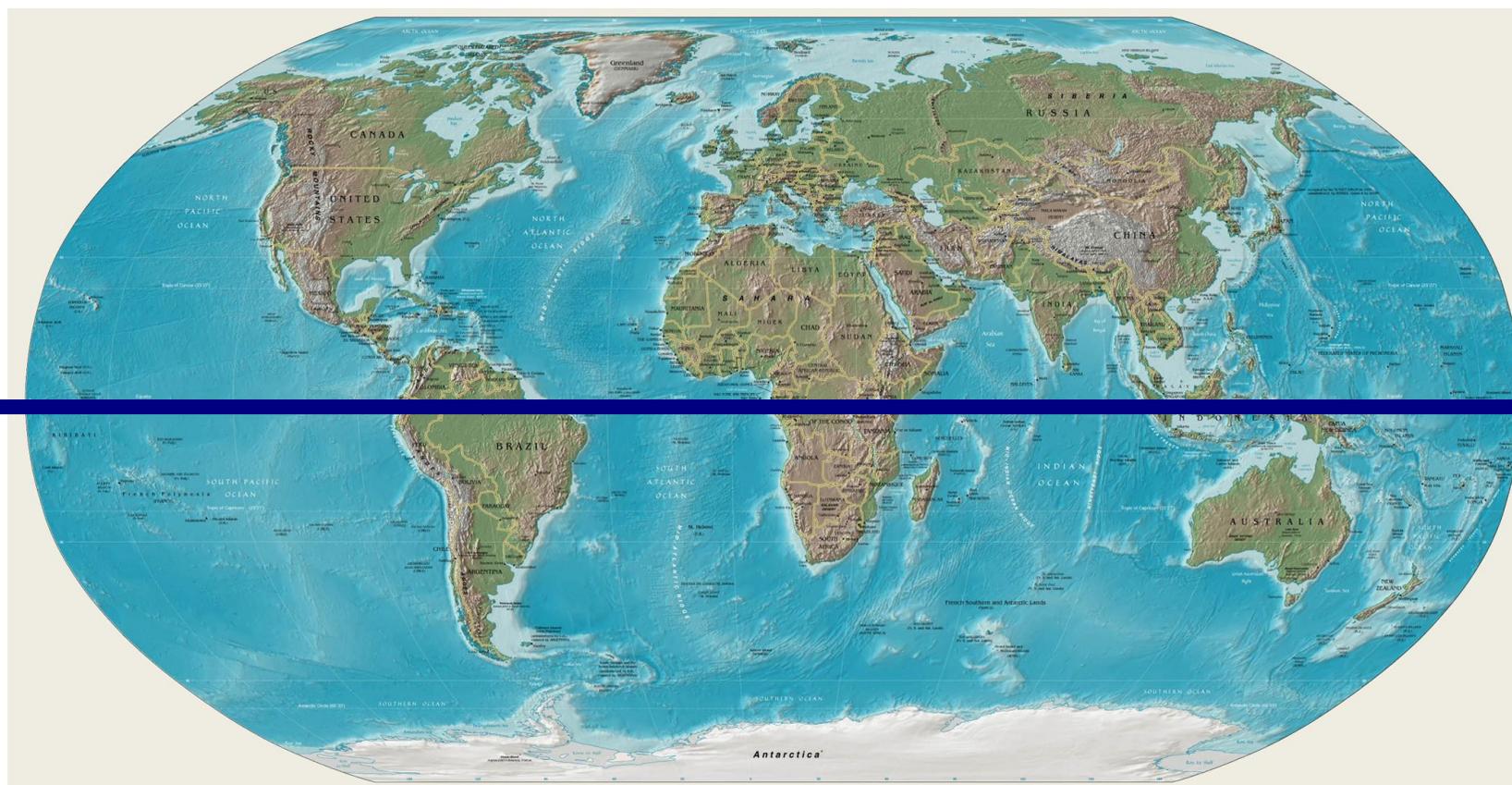
**FIGURA 1**  
**CORAÇÃO DO MUNDO**



**FIGURA 2**  
**ILHA MUNDIAL**



**FIGURA 3**  
**ESPAÇOS OCEÂNICOS AO SUL DO EQUADOR**



Ao sul do Equador ocorre a predominância de Espaços Marítimos



**FIGURA 5**  
**FRONTEIRAS MARÍTIMAS**  
**(INDICADAS POR SILHUETAS DE NAVIOS PATRULHA DA MARINHA DO BRASIL)**

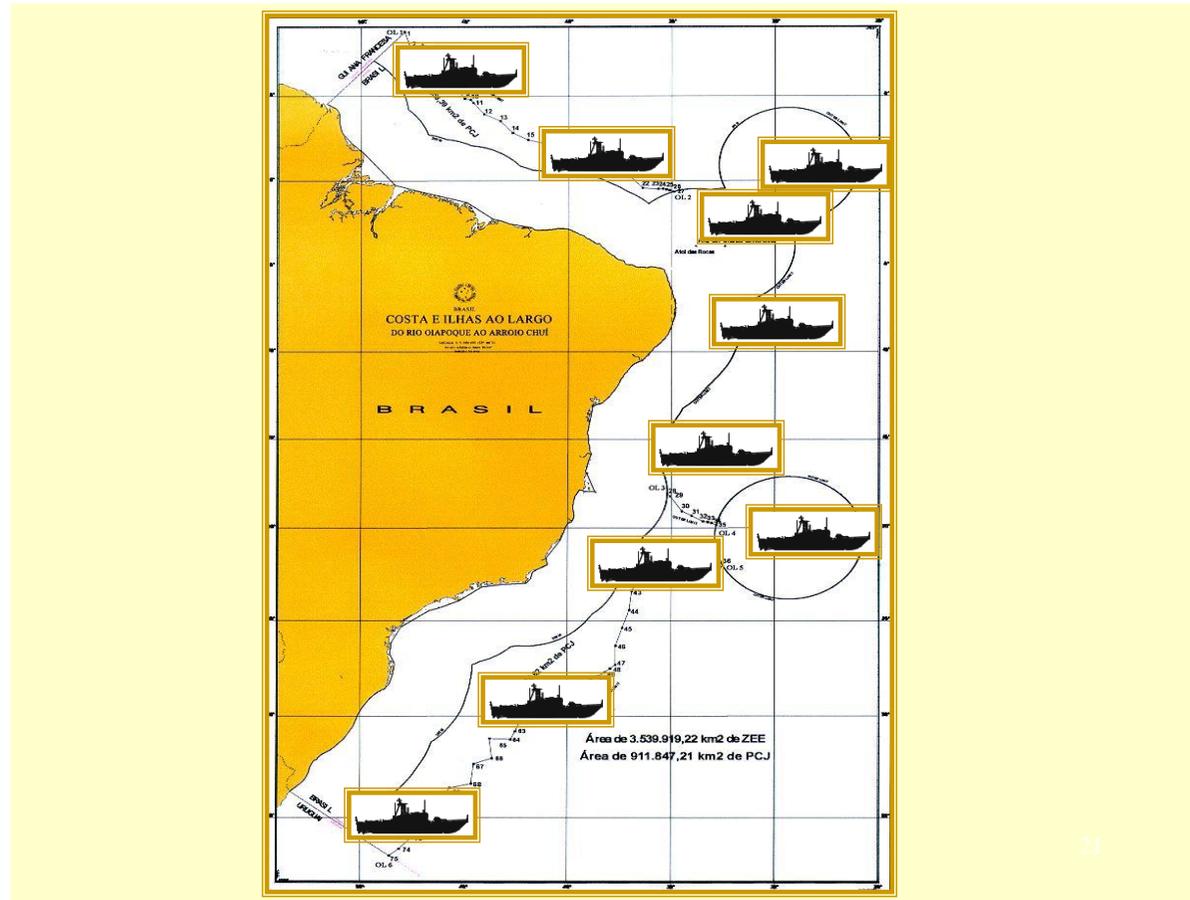
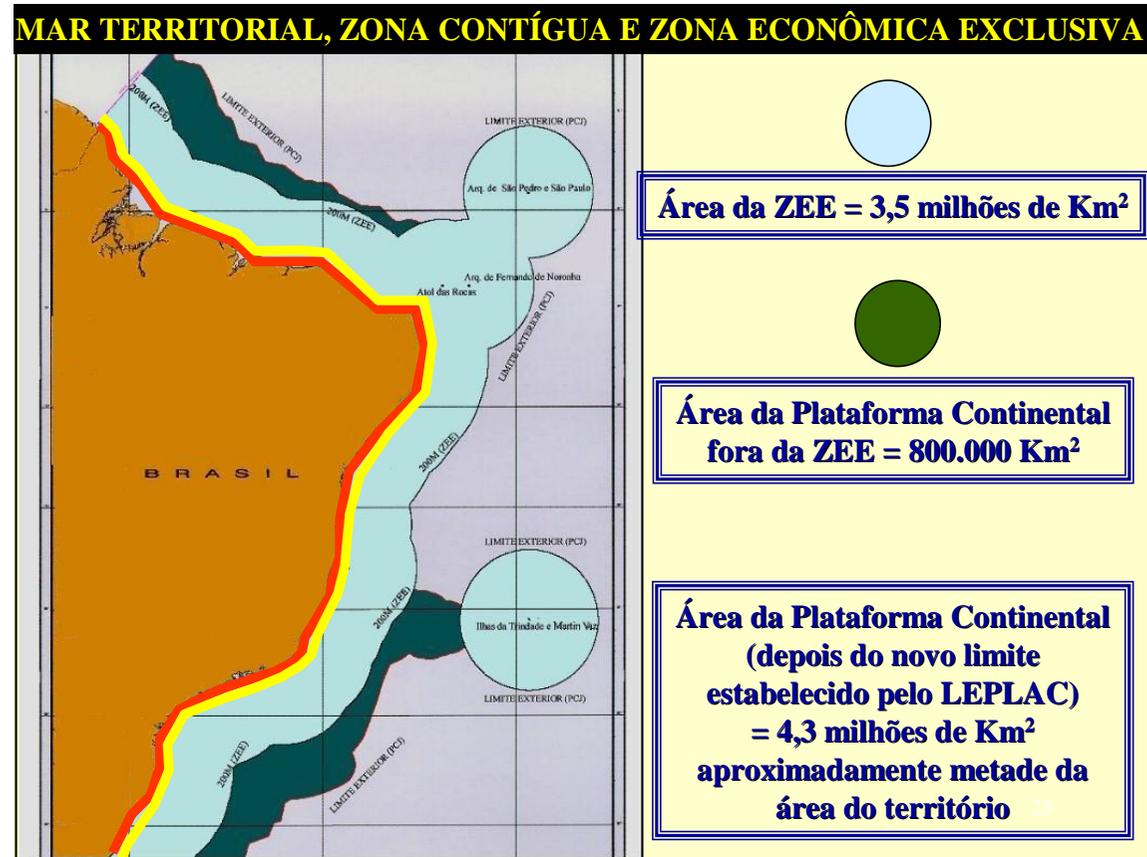


FIGURA 6

## LIMITES DA PLATAFORMA CONTINENTAL – AMAZÔNIA AZUL



**FIGURA 7**  
**TERRITÓRIO OCEÂNICO CHILENO**  
(Imagem Aproximada)

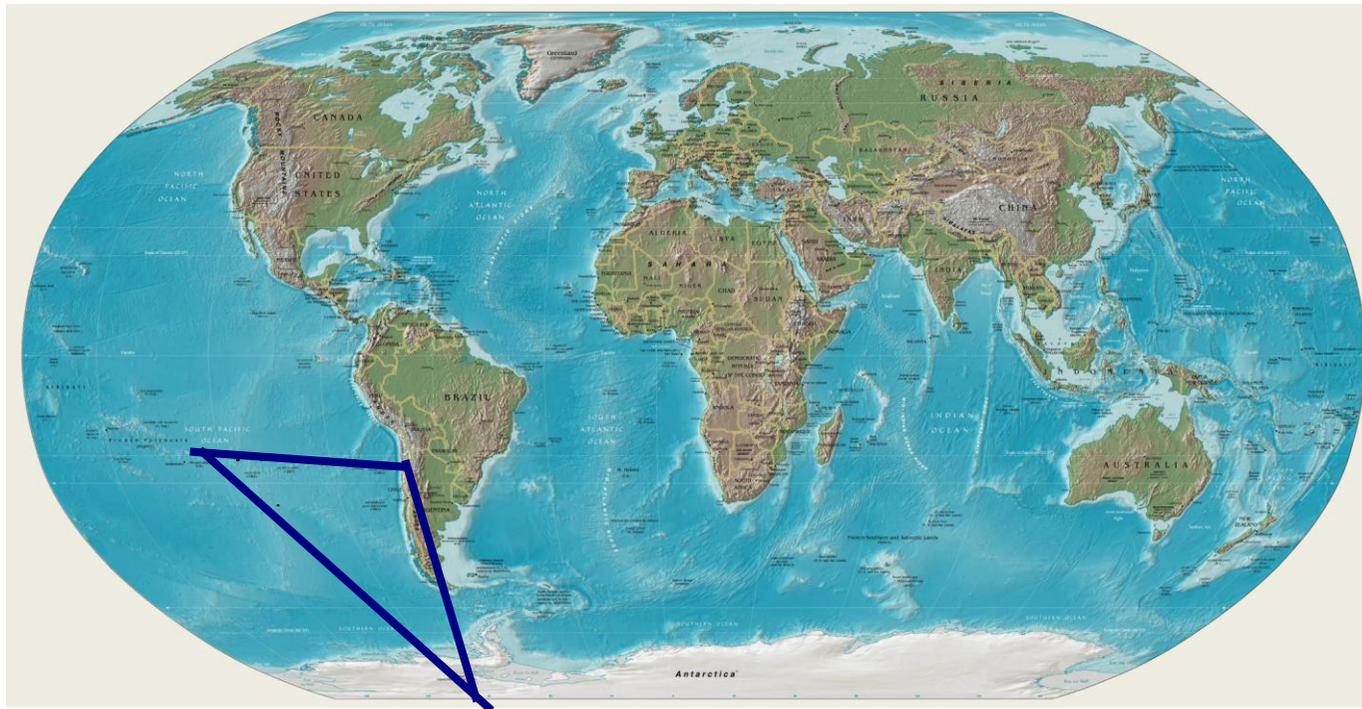
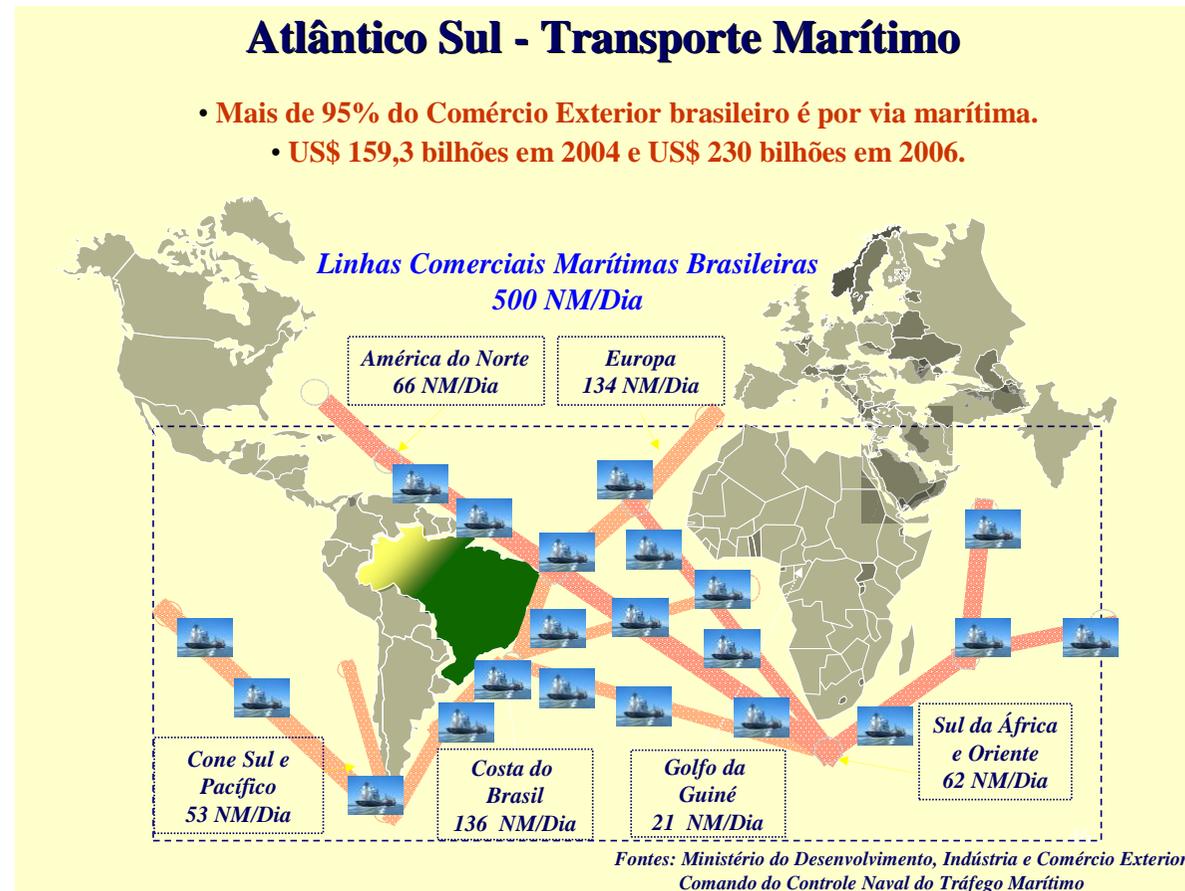


FIGURA 8

## LINHAS DE COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS



As linhas de comunicações marítimas ultrapassam os limites da Amazônia Azul, o que amplia as dificuldades para a execução de uma adequada proteção.



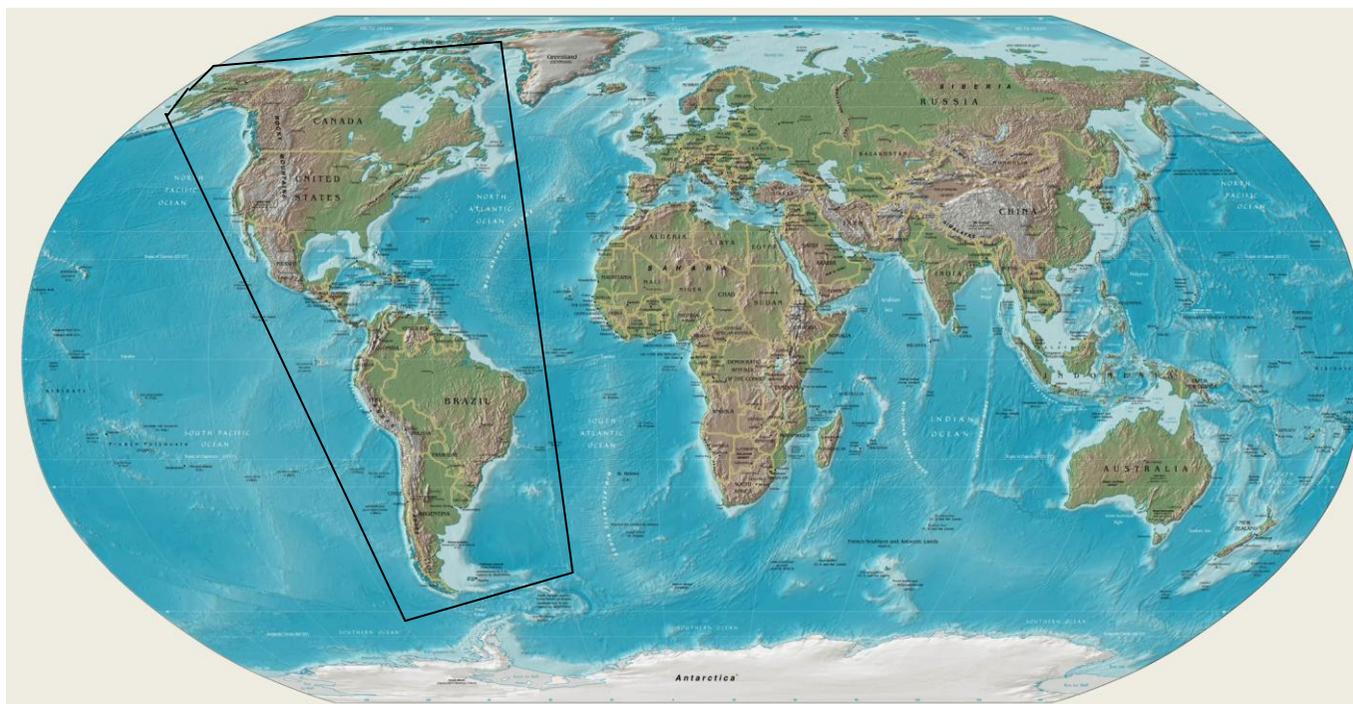
BACIAS DE SANTOS, CAMPOS ESPÍRITO SANTO, MUCURI, JEQUITINHONHA, CAMAMU-ALMADA E JACUÍPE



FIGURA 10

**ÁREA MARÍTIMA DE RESPONSABILIDADE DO BRASIL**

**FIGURA 11**  
**TRATADO INTERAMERICANO DE ASSISTÊNCIA RECÍPROCA**



O Tratado Interamericano de Assistência Recíproca permitiu, em 2001, que todos os países americanos, inseridos na Integração Regional, apresentassem posição comum e contrária ao ataque terrorista aos EUA.

**FIGURA 12**  
**COORDENAÇÃO DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL**

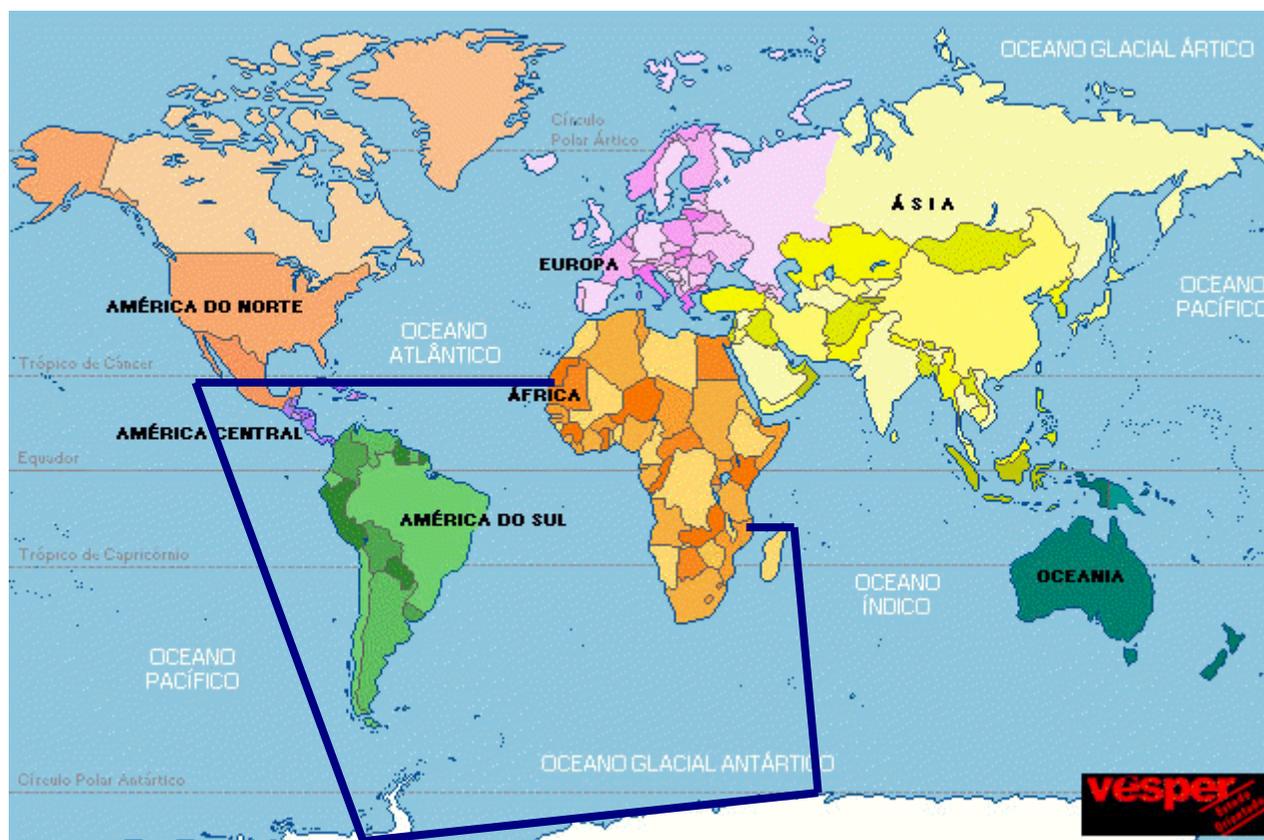


O Controle Naval do Tráfego Marítimo na AMAS favorece a Integração Regional, tanto do ponto de vista da Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*Safety*), como quanto a Segurança Nacional (*Security*), para neutralizar ameaças aos Países, sejam elas provenientes de outros estados ou aquelas denominadas de difusas (terrorismo, crime organizado e ambiental).

FIGURA 13  
POSIÇÕES ESTRATÉGICAS



**FIGURA 14**  
**ESPAÇO OCEANOPOLÍTICO DO BRASIL**



Nesse espaço oceanopolítico, o Brasil desponta como o país que possui o Poder Nacional mais expressivo; estando, como pode ser observado, posicionado muito próximo do centro geográfico desse espaço.

