

9-D-93
07
161

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

2.1
3 ASD
4 ASD

Curso C-PEM 2002.....

Partido TI.....

7
Solução do P-III-6 (Mo) - MONOGRAFIA.....

Apresentada Por

ROBERTO BLANCO DOMINGUEZ.....
ENGENHEIRO DE TECNOLOGIA MILITAR.....

NOME E POSTO



RIO DE JANEIRO

2002

9-D-93



MARINHA DO BRASIL

9/10/03

BHANC D

~~164~~

169

#C-BLANCO

9-D-93

MARINHA DO BRASIL
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

**- ÁREAS DE INTERESSE ESTRATÉGICO DO
PODER MARÍTIMO BRASILEIRO -**

ROBERTO BLANCO DOMINGUEZ
Engenheiro de Tecnologia Militar, M.Sc., MBA.

2002



MB-EGN
BIBLIOTECA
23/09/2003
N.º 5833

EAD ACERVO

60799

EXEMPLAR

84624

Dominguez, Roberto Blanco, 1957 -

Áreas de Interesse Estratégico do Poder Marítimo Brasileiro / Roberto Blanco Dominguez. Rio de Janeiro: EGN, 2002.

ix. 52 f.

Monografia: C-PEM, 2002.

Bibliografia: f. J-1 - J-4

1. Poder Marítimo Brasileiro. 2. Transporte marítimo. 3. Transporte fluvial. 4. Portos. 5. Exploração de petróleo *off-shore*. 6. Setor pesqueiro 7. Poder Naval. 8. Indústria naval. 9. Amazônia. 10. Cone Sul 11. Atlântico Sul. 12. Interesses Econômicos. 13. Interesses Políticos. 14. Interesses Militares. 15. Interesses Ambientais. I. Escola de Guerra Naval (Brasil). II. Título.

Tema : Áreas de Interesse Estratégico para o Brasil

Título : ÁREAS DE INTERESSE ESTRATÉGICO DO PODER MARÍTIMO
BRASILEIRO

Tópicos a Abordar: - Amazônia, Cone Sul e Atlântico Sul: Interesses econômicos, políticos, militares e relacionados a questões ambientais;
- Conjuntura nacional e internacional; e
- Estratégias a serem aplicadas.

Proposição :

Identificar, sob os enfoques econômico, político, militar e ambiental, os interesses do *Poder Marítimo Brasileiro* tomando por base a Constituição Federal, planos governamentais, acordos internacionais, informações de instituições afins e declarações de autoridades. Analisar a conjuntura atual, nacional e internacional, identificando possíveis cenários para o Brasil e as estratégias existentes, com base na literatura. Apresentar uma discussão final sobre a situação e propor, onde aplicável, novas estratégias nacionais.

SUMÁRIO

	PÁGINA
Lista de Tabelas	
Lista de Figuras	
Introdução	
CAPÍTULO 1 - CONTORNOS DO ASSUNTO	1
Interesses nacionais	1
Áreas estratégicas	3
Áreas de interesse estratégico	3
Poder Marítimo.....	6
CAPÍTULO 2 - ASPECTOS RELEVANTES	9
- SEÇÃO I - DESENVOLVIMENTO NUM MUNDO GLOBALIZADO	9
Globalização.....	9
Construção de Riquezas Nacionais.....	9
- SEÇÃO II - ASPECTOS GERAIS SOBRE A CONJUNTURA BRASILEIRA.....	10
Fronteiras.....	10
Circunstâncias.....	10
Postura política	11
CAPÍTULO 3 - LEVANTAMENTO DOS INTERESSES	14
- SEÇÃO I - SETOR AQUAVIÁRIO	14
Transporte marítimo	14
Transporte fluvial e hidrovias interiores.....	17
Portos	21
- SEÇÃO II - RECURSOS MINERAIS.....	24
Petróleo	24
Outros Recursos Minerais.....	27
- SEÇÃO III - RECURSOS VIVOS	28
Pesca Extrativa	28
Aqüicultura.....	31
- SEÇÃO IV - PODER NAVAL	31
Força Naval	31
Autoridade Marítima.....	35
- SEÇÃO V - INDÚSTRIA NAVAL.....	37
CAPÍTULO 4 - ANÁLISE COMPLEMENTAR DA CONJUNTURA, CE- NÁRIOS POSSÍVEIS E ESTRATÉGIAS EXISTENTES	40
Conjuntura.....	40
Cenários	42
Estratégias	43
CAPÍTULO 5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	45

ANEXO A – EXTRATO DA CONSTITUIÇÃO BRASILEIRA	A-1
ANEXO B – CITAÇÕES DE PHILIP KOTLER.....	B-1
ANEXO C – CONCEITOS DEFINIDOS NA CONVENÇÃO DAS NA- ÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO NO MAR.....	C-1
ANEXO D – EXTRATO DA PALESTRA SOBRE POLÍTICA EXTER- NA DO MINISTRO OSMAR CHOEFI	D-1
ANEXO E – ACORDOS INTERNACIONAIS.....	E-1
ANEXO F – LEGISLAÇÃO E POLÍTICAS NACIONAIS	F-1
ANEXO G – EXTRATO DAS PALAVRAS DO MINISTRO DA DEFE- SA AOS ALUNOS DO INSTITUTO RIO BRANCO	G-1
ANEXO H – ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL	H-1
ANEXO I – CENÁRIOS POSSÍVEIS	I-1
BIBLIOGRAFIA	J-1

LISTA DE TABELAS

TABELA Nº	TÍTULO	PÁGINA
1	TRÁFEGO NAS PRINCIPAIS LINHAS DE COMUNICAÇÃO MARÍTIMAS.....	14
2	RESUMO DOS INTERESSES RELATIVOS AO TRANSPORTE MARÍTIMO.....	17
3	COMPARAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGA ENTRE MODAIS.....	19
4	RESUMO DOS INTERESSES RELATIVOS AO TRANSPORTE FLUVIAL E HIDROVIAS INTERIORES...	21
5	RESUMO DOS INTERESSES RELATIVOS AOS PORTOS.....	24
6	RESUMO DOS INTERESSES RELATIVOS À EXTRAÇÃO DE PRETRÓLEO.....	27
7	RESUMO DOS INTERESSES RELATIVOS A OUTROS MINERAIS.....	28
8	RESUMO DOS INTERESSES RELATIVOS À PESCA EXTRATIVA.....	30
9	RESUMO DOS INTERESSES RELATIVOS À AQUICULTURA.....	31
10	RESUMO DOS INTERESSES RELATIVOS À FORÇA NAVAL.....	35
11	RESUMO DOS INTERESSES RELATIVOS À AUTORIDADE MARÍTIMA.....	37
12	RESUMO DOS INTERESSES RELATIVOS À INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL.....	39

LISTA DE FIGURAS

FIGURA Nº	TÍTULO	PÁGINA
1	EIXOS DE DESENVOLVIMENTO DO PLANO PLURIANUAL AVANÇA BRASIL	4
2	ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS	5
3	ÁREAS DE PRODUÇÃO DE PETRÓLEO DA PETROBRAS.....	25
4	PROPULSÃO NUCLEAR DE SUBMARINOS	33
5	ÁREA DE BUSCA E SALVAMENTO DE RESPONSABILIDADE BRASILEIRA NO ATLÂNTICO	36

INTRODUÇÃO

O Brasil, com um território de oito milhões e meio de quilômetros quadrados, é um país continental. Mas, também é um país fortemente marítimo. Basta observar que possui:

- quarenta e um mil quilômetros de hidrovias interiores;
- sete mil e quatrocentos quilômetros de costa atlântica;
- três milhões e meio de quilômetros quadrados de Zona Econômica Exclusiva; e,
- doze milhões de quilômetros quadrados de área de responsabilidade de busca e salvamento no Oceano Atlântico.

E, que:

- suas águas jurisdicionais podem chegar a quatro milhões e trezentos mil quilômetros quadrados;
- noventa e cinco por cento das suas trocas comerciais são realizadas pelo mar; e,
- oitenta e quatro por cento da sua produção de petróleo são extraídas no mar.

Portanto, parte significativa dos interesses nacionais pode ser chamada de interesses marítimos brasileiros ou interesses do Poder Marítimo Brasileiro.

O objetivo desta monografia é identificar os principais interesses do Poder Marítimo Brasileiro, com enfoque econômico, político, militar e relacionado a questões ambientais, nas áreas estratégicas da Amazônia, Cone Sul e Atlântico Sul.

Tal objetivo, aparentemente tratável de forma bidimensional, ou seja, como uma tabela onde as linhas fossem as áreas estratégicas e as colunas os enfoques, na verdade apresenta uma terceira dimensão, representada pelos setores do Poder Marítimo Brasileiro que são relativamente estanques, tais como: o aquaviário marítimo e fluvial, o de exploração de petróleo, o de pesca extrativa, o militar e o das indústrias correlatas.

Deve-se ressaltar aqui, que o aspecto militar é visto por dois ângulos: o dos

interesses de defesa dos demais setores componentes do Poder Marítimo e o dos interesses do Poder Naval para atender a contento à sociedade. Buscou-se salientar os interesses de defesa levantados ao invés das hipóteses de emprego, normalmente utilizadas no planejamento militar, para se chegar a uma visão, acessível à sociedade como um todo, sobre as necessidades de defesa no mar.

Desta forma, optou-se por uma abordagem em que: no primeiro capítulo são definidos os contornos do assunto; no segundo capítulo são apresentados aspectos relevantes que transcendem e afetam o Poder Marítimo Brasileiro; no terceiro capítulo é apresentado o levantamento dos interesses, onde, ao final de cada subseção, é apresentada uma tabela correlacionando cada interesse com a sua respectiva área estratégica e enfoque; o capítulo quatro complementa a análise da conjuntura e comenta cenários possíveis e estratégias existentes; e, concluindo, o capítulo cinco apresenta uma breve discussão final e propõe estratégias, onde aplicável.

CAPÍTULO 1

CONTORNOS DO ASSUNTO

“A nação livre faz o que considera devido, e a nação independente não faz o que não considera de interesse do seu povo.”

(Almirante Afonso Barbosa,
Marinha do Brasil)

Este capítulo apresenta os contornos do assunto tratado na monografia, analisando o enfoque dado à expressão “Áreas de Interesse Estratégico do Poder Marítimo Brasileiro”. Como o Poder Marítimo é um subconjunto do Poder Nacional, é feita uma revisão do significado de “interesses nacionais” e “Áreas Estratégicas”. Finalmente, apresentam-se as definições de Área de Interesse Estratégico e de Poder Marítimo Brasileiro.

Interesses nacionais

Na Grécia antiga, aproximadamente quatro séculos antes de Cristo, Platão, em seu célebre diálogo “A Política”, já mencionava que o verdadeiro objetivo dos homens de estado não deve ser somente o de engrandecer o Estado, nem torná-lo mais rico ou mais poderoso, mas antes, o de tornar os cidadãos mais felizes e moralmente melhores (25:3-1). Além disso, tanto Platão quanto Aristóteles admitiam um critério ético, segundo o qual o poder encontra sua justificação e torna-se legal à medida que é exercido no interesse dos governados (25:4-7).

Tomando essas idéias fundamentais como ponto de partida, pode-se dizer, em

termos genéricos, que num determinado território, o povo só mantém um Estado-Nação se o conjunto dos seus cidadãos tiver uma perspectiva de felicidade. Sem isso, geralmente, o Estado-Nação corre o risco de desagregação. Essa perspectiva, via de regra, só se obtém se houver um crescimento nacional que conduza a melhorias sustentáveis na qualidade de vida dos cidadãos e de seus descendentes. Nesse sentido, os governos democráticos buscam aprimorar a estrutura do país e defender seus legítimos interesses diante das demais nações.

Para se vislumbrar o conjunto de interesses estratégicos de uma nação, a primeira e principal fonte de informações é, em geral, sua Carta Magna: sua Constituição. No caso da Constituição Brasileira, deve-se ressaltar os seguintes trechos: o texto da promulgação, apresentado no preâmbulo da Constituição; os princípios fundamentais apresentados no Título I; o compromisso do presidente com o bem-estar geral do povo, no artigo 78; os princípios da ordem econômica, no artigo 170; a definição básica das Forças Armadas, no artigo 142; e as preocupações fundamentais com relação a questões ambientais tais como a preservação e a restauração, no artigo 225 (4). Entretanto, a Constituição não inclui todos os interesses estratégicos nacionais. O Anexo A apresenta os trechos mencionados.

Num segundo nível, esses interesses se refletem nas leis, nas políticas, nos planos de governo em vigor e nos acordos internacionais assinados e referendados pela nação. Em geral, retratados também em declarações das autoridades nacionais. Mas, todos estão, sempre, sendo aprimorados e adequados com base na percepção político-partidária dominante e em interesses indicados por instituições, de abrangência nacional (tais como confederações nacionais) ou de abrangência setorial.

Por último, embora não seja de menor importância, estão os trabalhos do setor acadêmico. Pode-se citar, como exemplo, a explicação do Professor Philip Kotler, em

seu livro "O Marketing das Nações", sobre os interesses nacionais:

"Os povos de todas as nações aspiram, em última análise, a uma boa economia, uma boa sociedade e um bom processo político. Os objetivos de um país são determinados para atender a essas aspirações: elevar o nível do PNB per capita, melhorar a competitividade internacional, um alto índice de emprego, preços estáveis, boa saúde, boa educação, um bom ambiente, segurança e paz, liberdade humana e assim por diante" (28:154).

Ainda na esfera acadêmica, a Escola Superior de Guerra (ESG), em seu livro "Fundamentos Doutrinários da Escola Superior de Guerra", indica que:

"podem-se distinguir, em relação aos grupos sociais, diferentes tipos de interesses: de sobrevivência (...); de expansão (...); de coesão (...); de influência (...); e de integração (...). A integração histórico-cultural da comunidade, ao promover a integração de grupos sociais distintos, propicia o surgimento de valores, necessidades, interesses e aspirações que transcendem as particularidades grupais, setoriais e regionais" (26:40).

Nos textos mencionados são utilizadas expressões tais como valores supremos, princípios fundamentais, compromisso presidencial, princípios econômicos, aspirações, valores, necessidades e interesses. Para fins desta monografia, todos esses aspectos serão vistos como "interesses".

Áreas Estratégicas

De acordo com a ESG, Áreas Estratégicas (26:152) são espaços, físicos ou sociais, caracterizados pela presença ou pela possibilidade de existência de relevantes interesses nacionais ou óbices de maior vulto.

São exemplos de espaços físicos, os eixos de desenvolvimento do Plano Plurianual "Avança Brasil" (Figura 1) e as Águas Jurisdicionais Brasileiras (Figura 2). A área econômica do governo ou a área de ciência e tecnologia são exemplos de espaços sociais.

Áreas de Interesse Estratégico

Nesta monografia, Áreas de Interesse Estratégico são Espaços Físicos Internacionais

que incluem Regiões de Soberania ou Jurisdição Brasileira. E, os enfoques dados para agrupamento de interesses são espaços sociais. O foco da atenção estará em três espaços físicos: o Cone Sul, a Amazônia e o Atlântico Sul.

Fig. nº 1 – Eixos de desenvolvimento do Plano Plurianual Avança Brasil

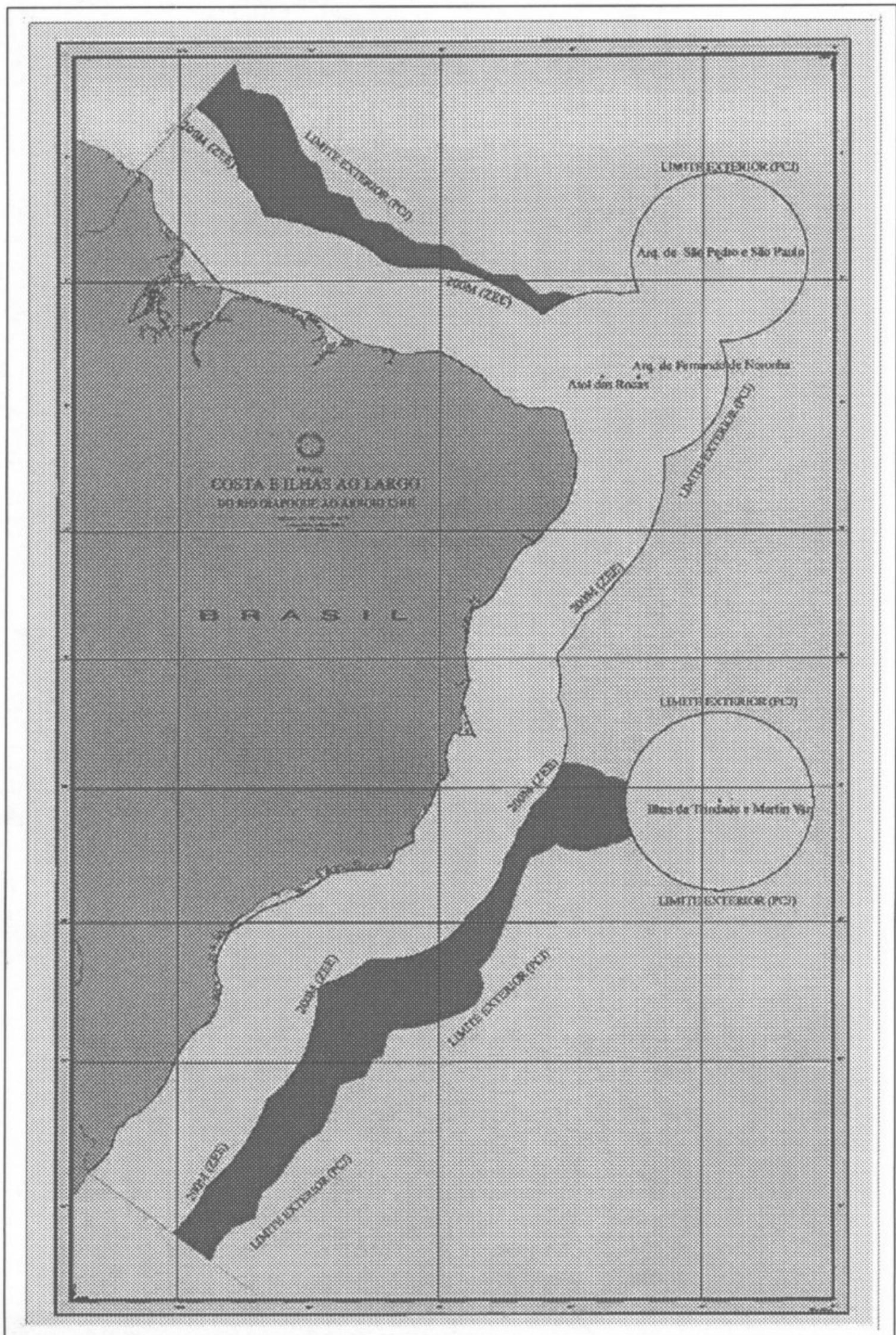


No Cone Sul, estão incluídas as regiões: Sul, Sudeste e parte da região Centro-Oeste do Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai e o Uruguai.

Na Amazônia, estão incluídas: a Amazônia Legal Brasileira¹, a Bolívia, a Colômbia, o Equador, a Guiana, o Peru, o Suriname, a Venezuela e o Departamento da França: Guiana Francesa.

¹ É composta pelos estados do Acre, Amapá, Amazonas, Maranhão (apenas a parte oeste), Mato Grosso (apenas a parte norte), Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins, totalizando 5,3 milhões de quilômetros quadrados, conforme a lei nº 1.806 de 06/01/1953.

Fig. nº 2 – Águas Jurisdicionais Brasileiras



No Atlântico Sul, estão incluídos os estados costeiros brasileiros, os demais países da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul e o próprio oceano, limitado à leste pela África, a oeste pela América do Sul, ao sul pelo Continente Antártico e ao norte pela linha que une a foz do rio Oiapoque (fronteira do Brasil com a Guiana Francesa) às ilhas de Cabo Verde, seguindo depois em direção à costa africana entre o Senegal e a Mauritânia².

Poder Marítimo Brasileiro

O Poder Marítimo Brasileiro é o componente do Poder Nacional de que a nação dispõe para atingir seus propósitos ligados ao mar ou dele dependentes. Inclui meios de natureza política, econômica, militar e social aí contidos, entre vários outros, a consciência marítima do povo e da classe política, a marinha mercante e a marinha de guerra, a indústria de construção naval, os portos e a estrutura do comércio marítimo.

(5:1)

O Poder Marítimo é integrado pelos seguintes setores componentes principais (26:115):

- Marinha Mercante, as facilidades, os serviços e as organizações relacionadas com os transportes marítimo e fluvial;

- Organizações e meios de exploração e exploração dos recursos do mar, seu leito e subsolo;

- Indústria de pesca: embarcações, terminais e indústrias de processamento de pescado;

- Poder Naval, compreendendo as forças navais (expressão que abrange, também, os

² Dessa forma inclui o cordão insular Britânico formado pelas ilhas: Ascensão, Santa Helena; Tristão da Cunha; Gough; Sandwich do Sul; Geórgia do Sul; Órcadas do Sul; e Malvinas. E, inclui também a ilha norueguesa Bouvet.

meios aeronavais e de fuzileiros navais), suas bases e posições de apoio e suas estruturas de comando e controle, logística e administrativa, bem como outros meios de apoio não orgânicos da Marinha do Brasil (MB), submetidos a algum tipo de orientação, comando ou controle naval;

- Infra-estrutura hidroviária: portos, terminais, meios e instalações de apoio e controle;

- Indústria naval: estaleiros de construção e reparos;

- Indústria de navipeças: fabricantes de equipamentos e sistemas de uso naval;

- Indústria bélica de interesse do aprestamento naval;

- Organizações e meios de pesquisa e desenvolvimento tecnológico de interesse para o uso do mar e águas interiores e de seus recursos; e

- Pessoal que desempenha atividades relacionadas com o mar e hidrovias interiores e os estabelecimentos destinados à formação e ao treinamento.

Devido à amplitude do assunto e às restrições acadêmicas de uma monografia, são levantados os interesses das partes dos principais setores componentes do Poder Marítimo Brasileiro (PMB) consideradas mais importantes pelo autor: o transporte marítimo e fluvial, hidrovias interiores, portos, exploração de petróleo e outros recursos minerais, pesca extrativa e pecuária pesqueira, Poder Naval, Autoridade Marítima e indústria naval. Não são tratados setores tais como:

- o de turismo e lazer náuticos, que embora representem parcela significativa do Produto Interno Bruto em algumas nações, no Brasil ainda tem pequena expressão;

- o da indústria de navipeças por ser fornecedora para a indústria naval, que será tratada na monografia;

- o da indústria bélica por ser fornecedora de equipamentos e sistemas para navios militares construídos ou modernizados pela indústria naval;

- o da indústria de processamento de pescado pela sua estreita correlação com a pesca em si, que será tratada na monografia; e

- o de organizações de estudo e pesquisa embora algumas das principais pesquisas sejam abordadas ao ser tratado o setor em que se enquadram.

CAPÍTULO 2

ASPECTOS RELEVANTES

Este capítulo apresenta aspectos relevantes sobre o desenvolvimento num mundo globalizado e sobre a conjuntura brasileira, tais como: suas fronteiras, circunstâncias, e a postura política recente. Aspectos que transcendem e afetam o PMB.

SEÇÃO I - DESENVOLVIMENTO NUM MUNDO GLOBALIZADO

Globalização

Hoje em dia não se pode tratar de interesses estratégicos nacionais sem levar em conta o fenômeno da Globalização. Segundo o Presidente Fernando Henrique Cardoso: “A Globalização, em suas diversas expressões, tornou-se um componente incontornável das decisões de Governo, condicionando escolhas no plano nacional e no de ações externas” (15).

Além disso, a globalização acelera os acontecimentos políticos e cria oportunidades. Sobre isso, o Ministro de Estado das Relações Exteriores Celso Lafer mencionou:

“Oportunidades não se transformam em benefícios a menos que sejam adequadamente aproveitadas. As oportunidades da globalização estarão ao alcance dos países que forem capazes de formular e implementar, com rapidez e sensibilidade, estratégias de inserção internacional que possam fazer frente aos enormes desafios do mundo contemporâneo. Diante da crescente interpenetração entre o interno e o externo, essas estratégias têm de abarcar ambas as dimensões” (29).

Construção de Riquezas Nacionais

Muito tem sido escrito sobre o desenvolvimento econômico e maneiras de aumentar a riqueza das nações entretanto, o trabalho do Professor Philip Kotler ressalta-se por apresentar as questões que toda nação deve levar em conta ao decidir sobre o melhor

caminho para seu desenvolvimento seguindo um método proposto para planejamento estratégico nacional. O Anexo B apresenta suas principais citações para fins desta monografia, que indicam a generalidade de certas posturas governamentais brasileiras.

SEÇÃO II – ASPECTOS GERAIS SOBRE A CONJUNTURA BRASILEIRA

Fronteiras

O Brasil faz fronteira com dez outros países. Fronteira fixada e reconhecida, em toda sua extensão, desde o século XIX. E, agora, no século XXI, está fixando sua fronteira marítima, de acordo com a Lei do Mar (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar - CNUDM). O Brasil participou ativamente da elaboração dessa Convenção, e os resultados de sua atuação foram considerados como uma grande vitória da diplomacia brasileira.

A CNUDM tem o propósito de regular o uso dos oceanos, para fins pacíficos e em benefício da humanidade, e garantir aos Estados o direito de explorar os recursos dos oceanos, seus solos e subsolos. Seus conceitos e a declaração interpretativa do Governo Brasileiro (Ver Anexo C) permitem ao Brasil acesso à exploração dos recursos naturais existentes na Zona Econômica Exclusiva (ZEE), em especial às atividades de pesca e de extração de petróleo³.

Circunstâncias

Desde a presidência de Itamar Franco, a integração regional e a defesa das negociações internacionais em foros de caráter multilateral passaram a ser os mais destacados eixos da política diplomática, com vistas ao desenvolvimento e revalorização da presença brasileira no cenário mundial.

³ CARDOSO, Newton. *A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar*. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 6 de março de 2002.

Segundo o Ministro de Estado das Relações Exteriores Celso Lafer:

“A política externa é uma política pública. Ela consiste, como tenho dito reiteradas vezes, em traduzir necessidades internas em possibilidades externas.

(...) a participação em negociações internacionais envolverá, necessariamente, dois processos complementares: um processo negociador para dentro, isto é, junto à sociedade, com o propósito de definir o interesse nacional e, em função dele, as posições negociadoras e sua margem de flexibilidade; e um processo negociador para fora, frente aos parceiros externos propriamente ditos” (30)

O Secretário Geral das Relações Exteriores Osmar Chohfi apresentou muito dos interesses e facetas da política exterior brasileira (19). Pela sua relevância, um extrato dessa palestra foi incluído no Anexo D.

O Anexo E apresenta, em ordem cronológica, os principais acordos internacionais dos quais o Brasil participa:

- Tratado para proscricção de armas nucleares na América Latina e no Caribe;
- Tratado da Bacia do Prata;
- Tratado da Antártica;
- Tratado de Cooperação Amazônica (TCA);
- Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZPCAS);
- Mercado Comum do Sul (MERCOSUL);
- Convenção Inter-Americana contra a fabricação ilícita e o tráfico de armas de fogo, munição, explosivos e materiais correlatos; e
- Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana (IIRSA).

Postura política

O Anexo F apresenta, em ordem cronológica, as principais leis, políticas, planos e programas que interagem com o Poder Marítimo Brasileiro:

- Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM);
- Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC);
- Política Marítima Nacional (PMN);

- Política de Defesa Nacional (PDN);
- Política Nacional de Recursos Hídricos (PNRH); e
- Lei Complementar nº 97/1999.

O Presidente Fernando Henrique Cardoso em palestra proferida num fórum intitulado “Repensando o Brasil”, realizado em 2000, apresentou a seguinte postura política:

“As metas e os desafios são muito claros:

- assegurar a igualdade de oportunidades e a coesão social (...);
- conciliar, no nível nacional, a eficiência do mercado com a preservação do contrato social; em outras palavras, fazer com que o crescimento econômico avance de mãos dadas com a equidade; (...)
- lutar para que o processo de globalização das economias seja mais simétrico, (...)-elevar nossa capacidade exportadora, (...);
- garantir, através de mecanismos democráticos, níveis adequados de segurança pública e combater eficientemente as diversas formas de crime organizado, em particular o tráfico de drogas;
- redesenhar as estruturas do Estado para responder de forma eficaz as tarefas do século XXI e, sobretudo, habilitar o país para os desafios da nova economia e da sociedade da informação;
- dar um basta definitivo à impunidade e à corrupção, (...).

os países desenvolvidos (...) estão respondendo aos desafios do século XXI – as tecnologias da informação e da comunicação, as fusões dos grandes conglomerados, a qualificação profissional – enquanto nós, além de enfrentarmos esses mesmos desafios na construção do futuro, estamos ainda acertando as contas com o passado. A questão da reforma agrária, eles a resolveram no século XIX. (...) A educação básica começou também a ser resolvida no século XIX, enquanto nós só agora estamos nos aproximando da meta de universalização do acesso ao ensino.” (16).

Com relação à defesa nacional, o Presidente Fernando Henrique Cardoso assim se pronunciou no discurso aos oficiais-generais promovidos em março de 2002:

“o desenvolvimento das Forças Armadas é o esteio da nossa possibilidade de continuarmos no caminho que tem sido trilhado por nós, de uma afirmação tranqüila dos nossos interesses, da nossa soberania, sempre nesse espírito de paz e de concórdia, mas que não descuida da necessidade da defesa” (12).

Sobre essa mesma área, o Ministro da Defesa, Geraldo Quintão, em 2000 (36), enfatizou a necessidade de incrementar o relacionamento entre a Diplomacia e a Defesa. Um extrato dos principais pontos do seu discurso é apresentado no Anexo G. Em outra

palestra⁴, citou que o cerne de suas preocupações, como titular da pasta da Defesa, é a “Modernização do Sistema de Defesa Nacional”.

Quanto às Operações de Paz, o Brasil tem acompanhado e manifestado seu apoio sempre que estejam sob a égide do Conselho de Segurança das Nações Unidas, que é o foro ideal para solução de conflitos internacionais, embora já tenha participado de operações promovidas pela Organização dos Estados Americanos.

Na área de Medidas de Confiança Mútua entre nações, ressaltam-se ações do Poder Naval, como por exemplo: exercícios conjuntos em que a Armada da República Argentina pode treinar seus pilotos utilizando o NAe São Paulo e, pouco antes, o reparo de meio de vida do submarino "Santa Cruz", da Armada Argentina, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

⁴ QUINTÃO, Geraldo. **O Ministério da Defesa**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 15 de março de 2002.

CAPÍTULO 3



LEVANTAMENTO DOS INTERESSES

Este capítulo apresenta o levantamento dos interesses estratégicos dos seguintes setores componentes do Poder Marítimo Brasileiro (PMB): o aquaviário; o de aproveitamento dos recursos minerais e recursos vivos da ZEE; o Poder Naval e a indústria naval. Ao final da análise de cada setor, cada interesse levantado é relacionado com suas áreas estratégicas e enfoques. Deve-se ressaltar que, naturalmente, no levantamento, são apresentados alguns aspectos de avaliação da conjuntura e cenários.

SEÇÃO I – SETOR AQUAVIÁRIO

O setor aquaviário, aí incluídas as atividades de navegação marítima de longo curso e cabotagem, navegação interior e portos, se constitui num dos principais elementos de desenvolvimento econômico e social, em especial para um país com as dimensões brasileiras.

Transporte Marítimo

Como já mencionado, cerca de 95% das trocas comerciais brasileiras são feitas por via marítima, num montante médio de US\$ 110 bilhões por ano. A Tabela 1 apresenta o volume de tráfego nas principais linhas de comunicações marítimas brasileiras.

Tab. nº 1 – Tráfego nas principais linhas de comunicações marítimas

Linha de Comunicação Marítima	Trafego de navios (navios / dia) ⁵
Oriente Médio, Ásia e África do Sul	37
Rio da Prata e Costa Pacífica da América do Sul	32
Região Centro Africana	12
Europa e Norte da África	91
Caribe e América do Norte	48

⁵ CASAES JÚNIOR, Adalberto. *Estudo Estratégico do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 27 de maio de 2002.

Entretanto, a Navegação de Longo Curso de bandeira brasileira apresentou uma retração na sua participação, que era de 48% em 1970 para cerca de 3% em 2001.

Em 2000, as despesas com o frete de navios estrangeiros chegaram a 20% dos gastos com pagamento do item “Serviços” da Balança de Pagamentos brasileira, cerca de três bilhões de dólares.

Outro aspecto importante a se observar é que a reduzida capacidade de tancagem de óleo bruto e derivados no Brasil torna fundamental garantir a regularidade no transporte marítimo desses produtos.

As novas regras internacionais que impõem a utilização de navios petroleiros de casco duplo, com características específicas, criadas para reduzir as chances de acidentes ambientais, levaram a Petrobras à elaboração de um “Programa de Renovação e Crescimento de Encomendas” que prevê o recebimento de 37 novos navios até 2010⁶.

A área de Cabotagem encontra-se atualmente estagnada devido à prioridade atribuída ao transporte rodoviário e à interligação por dutos. Porém, recente pesquisa de opinião com usuários desses serviços indica que, de modo geral, sua visão é bastante positiva, tanto em relação ao transporte de cabotagem quanto às empresas de navegação (20:36). A pesquisa revelou que o modal aquaviário é, na opinião dos usuários, competitivo com os demais modais e apresenta vantagens significativas no que diz respeito ao custo do frete, integridade das cargas, gerenciamento de risco e histórico de sinistros. E, também revelou que existe um grande potencial para o crescimento da demanda por cabotagem mesmo entre os seus usuários regulares. A conquista de novas fatias de mercado, tanto internamente quanto na disputa por novos clientes, está diretamente relacionada à uma maior frequência e regularidade das linhas, ao crescimento da eficiência no setor portuário e à conseqüente redução dos custos

⁶ SOUZA, Celso Luiz Pereira de. **Transpetro & Fronape realizações e perspectivas para o futuro**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 18 de abril de 2002.

portuários.

Segundo avaliação do Sindicato dos Armadores⁷:

- é necessário que venhamos a ser mais eficientes que os demais países;
- a frota mercante é insuficiente, está envelhecida e, tecnicamente, em obsolescência, principalmente pela falta de competitividade da bandeira brasileira;
- houve o desaparecimento de várias empresas de navegação e a venda de outras para grupos estrangeiros; e
- é possível um ressurgimento da cabotagem, com o refluxo de navios advindos do longo curso, devido a portos mais eficientes e à situação caótica de nossas estradas.

Para reverter o quadro de decadência é preciso:

- reconquistar o mercado por meio de competitividade a ser alcançada a curto prazo;
- atividade de navegação ser lucrativa e auto sustentada para atrair investimento (hoje basicamente é deficitária);
- adequar a legislação de forma a evitar práticas subreptícias danosas à Marinha Mercante Brasileira, tais como: venda de bandeira (Portaria de Afretamentos nº 444/99) e empresas de papel (Portaria MT nº 6/98 - requisitos mínimos para funcionamento das empresas de navegação);
- agilizar e adequar a utilização dos recursos do Fundo de Marinha Mercante (FMM); e
- melhorar a imagem do setor para quebrar a incompreensão e má vontade governamental existentes.

No aspecto ambiental, apesar da preocupação com a poluição causada pelos dejetos dos navios e por acidentes que possam ocorrer com cargas potencialmente poluentes, a

⁷ FIGUEIREDO, Hugo Pedro de. **A Marinha Mercante**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 16 de abril de 2002.

principal questão atual é a questão da água de lastro trazida de outras partes do mundo por navios de longo curso e descarregadas em nossas águas, trazendo espécies aquáticas nocivas e até doenças já erradicadas no Brasil, como o cólera.

Tab. nº 2 – Resumo dos interesses relativos ao Transporte Marítimo

<i>Enfoque</i>	<i>Interesse Estratégico</i>	<i>Área</i>
Político	Adequar a legislação para evitar práticas danosas à Marinha Mercante Brasileira; Incentivar o uso da bandeira brasileira na navegação de longo curso; e Incentivar o uso da cabotagem	Atlântico Sul Atlântico Sul A.S. e Amaz.
Econômico	Aumentar a competitividade e participação dos navios de bandeira brasileira na navegação de longo curso; Aumentar a competitividade, a frequência e a regularidade das linhas de cabotagem; e Renovar e modernizar a frota de longo curso e de cabotagem.	Atlântico Sul A.S. e Amaz. A.S. e Amaz.
Militar	Garantir a segurança do tráfego marítimo em geral de petróleo em particular.	Atlântico Sul
Ambiental	Implementar soluções para a questão da água de lastro; e Continuar a implementação de medidas de redução do impacto ambiental causado por dejetos de navios e acidentes com cargas poluentes.	Atlântico Sul Atlântico Sul

Transporte fluvial e hidrovias interiores

O Brasil dispõe de uma vasta rede hidrográfica, subdividida em uma série de bacias. Mas, a potencialidade das hidrovias brasileiras ainda não se traduz em desempenho de transporte.

A malha fluvial da Bacia Amazônica permite a integração de quase metade do território nacional, fazendo limite, ao sul, com a região produtora do Centro-Oeste. Vários rios caudalosos da margem direita do rio Amazonas, entre eles o Tocantins, Xingu, Tapajós e Madeira, despertam o interesse empresarial em virtude da facilidade de transporte a partir dos pólos agrícolas de Mato Grosso, Goiás, Tocantins, Roraima e Pará rumo aos mercados europeus e asiáticos. E, bacias como as dos rios São Francisco, Paraguai-Paraná, Tietê-Paraná e a malha fluvial do Rio Grande do Sul têm relevante

importância regional, pois encontram-se nas áreas de desenvolvimento agrícola mais promissoras do país.

Assim, as hidrovias brasileiras encontram-se vocacionadas para o transporte de produtos agrícolas e insumos à agricultura, como fertilizantes, combustíveis e outros produtos, inclusive minérios. Esse fato facilita a formação de pólos comerciais e industriais localizados às margens, atuando de forma integrada com os demais modais que viriam complementar o transporte fluvial.

No caso da Bacia Amazônica, os rios são também as vias de transporte de passageiros por excelência. Devido a esse aspecto, a Força Naval deve se manter apta a se deslocar e a apoiar o deslocamento da Força Terrestre pelos rios da bacia.

De 1990 a 2000, em função dos planos "Brasil em Ação" e "Avança Brasil" houve uma grande demanda de financiamentos no segmento de navegação interior. Segundo o Departamento de Marinha Mercante do MT, estão sendo estudadas fórmulas para uso do FMM na obtenção de embarcações de passageiros para a região amazônica, por ser a única forma de virem a ser construídas⁸.

O transporte hidroviário interior do Brasil apresenta as seguintes dificuldades⁹:

- excetuando o Rio Amazonas – e trechos de seus afluentes – e o Rio Paraguai, a nossa rede hidroviária sofre muitas paralisações, e se divide em estirões navegáveis, isolados entre si por corredeiras e cachoeiras que impedem a navegação e exigem obras diversas como barragens, eclusas, derrocamentos, dragagens e retificações;

- alguns rios são muito sinuosos, fazendo com que as distâncias entre pontos cresçam muito¹⁰;

⁸ NASCIMENTO, Marcos Bernardes Cozzolino. **Construção Naval no Brasil**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 16 de julho de 2002.

⁹ COSTA, Luiz Sergio Silveira. **Hidrovias Interiores**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 17 de abril de 2002.

¹⁰ Por exemplo, a distância em linha reta entre Belém e Cruzeiro do Sul, no Acre, é de 2.733 quilômetros, enquanto pelo leito do rio é de 5.525 quilômetros.

- vários de nossos rios, principalmente da bacia amazônica, sofrem com o regime tropical, que causa grande amplitude entre vazantes e enchentes¹¹, o que prejudica a navegação e a carga/descarga nos já precários portos; e

- muitos de nossos rios não permitem o uso de embarcações de maior calado¹².

A Tabela 3 apresenta uma comparação da distribuição de carga entre modais de transporte, no Brasil e em algumas outras nações, em percentagem. Com exceção da Rússia, as demais nações incluídas exploram, bem mais que o Brasil, o modal fluvial.

Tab. nº 3 – Comparação da distribuição do transporte de carga entre modais¹³

PAÍS	HIDROVIAS	FERROVIAS	RODOVIAS
EUA	25	50	25
CANADÁ	35	52	13
RÚSSIA	13	83	4
ALEMANHA	29	53	18
BRASIL	12	21	67

Deve-se ressaltar que o transporte fluvial em certos casos é mais econômico que os demais modais, sendo também menos poluente que o modal rodoviário.

Algumas iniciativas podem ser consideradas auspiciosas para o aumento do percentual de carga transportado por hidrovias¹³:

- Curso de Tecnologia em Navegação Fluvial da Universidade de São Paulo, em Jaú;
- Novos pólos agrícolas - Balsas (MA), Sapezal (MT), Dourados (MS), Jataí (GO), Rio Verde (GO);
- Encontro de Órgãos Gestores de Recursos Hídricos (Associação Brasileira de Recursos Hídricos);

¹¹ Amplitudes superiores a 10 metros são comuns.

¹² Por exemplo, na Amazônia legal, abrangendo as bacias Amazônica, do Nordeste e do Tocantins – Araguaia, de um total de 28 mil quilômetros, somente em 10.600 km a profundidade é superior a 2,10 metros; e 5.000 km só são navegáveis nas cheias.

¹³ COSTA, Luiz Sergio Silveira. **Hidrovias Interiores**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 17 de abril de 2002.

- Programa “Brasil em Ação” incluindo: hidrovia do Madeira; hidrovia Tocantins-Araguaia; hidrovia do São Francisco; hidrovia Tietê-Paraná; e
- Programa “Avança Brasil” incluindo: hidrovia do Paraíba; hidrovia do São Francisco; eclusa na Usina Hidrelétrica do Lajeado; dragagem do Rio das Mortes; eclusa de Tucuruí; canal em Santa Isabel; hidrovia Teles Pires - Juruena – Tapajós; hidrovia Paraguai – Paraná; construção de terminais; e eclusas em Itaipu.

São consideradas necessidades adicionais¹⁴:

- Extinguir-se a multiplicidade de competências: energia: Agência Nacional de Energia Elétrica (MME); irrigação: Secretaria de Recursos Hídricos (MMARHAL); navegação: Departamento de Hidrovias Interiores (MT);
- Instituir a Política e o Plano Hidroviário Nacional;
- Criar o Fundo Hidroviário (reformular o artigo 167 da Constituição);
- Investir na intermodalidade;
- Modernizar a estrutura organizacional das hidrovias;
- Dar mais segurança à navegação interior; e
- Estreitar o relacionamento com os demais órgãos governamentais.

Finalmente, deve-se considerar que os múltiplos usos dos recursos hídricos exigem sérios cuidados ambientais e este foi um dos fundamentos da criação da Política e do sistema Nacional de Recursos Hídricos, em 1997, organizado por bacias fluviais.

¹⁴ COSTA, Luiz Sergio Silveira. **Hidrovias Interiores**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 17 de abril de 2002.

Tab. nº 4 – Resumo dos interesses relativos ao transporte fluvial e hidrovias interiores.

<i>Enfoque</i>	<i>Interesse Estratégico</i>	<i>Área</i>
Político	Instituir a política e o Plano Hidroviário Nacional; Criar o Fundo Hidroviário; Modernizar a estrutura organizacional das hidrovias; Extinguir ou minimizar a multiplicidade de competências em assuntos hidroviários; e Incentivar o uso do transporte fluvial.	Amaz. e C.S. Amaz. e C.S. Amaz. e C.S. Amaz. e C.S. Amaz. e C.S.
Econômico	Ampliação das melhorias e aprimoramento das hidrovias interiores nacionais; Criar ou implantar pólos de integração intermodal; Ampliar a “frota” fluvial de transporte de carga; e Fomentar a frota de transporte de passageiros.	Amaz. e C.S. Amaz. e C.S. Amaz. e C.S. Amazônia
Militar	Garantir a segurança do tráfego fluvial; e Manter-se apta a deslocar-se e apoiar o deslocamento da Força Terrestre na Bacia Amazônica.	Amaz. e C.S. Amazônia
Ambiental	Continuar a implementação de medidas que assegurem a disponibilidade de água em padrões adequados aos seus usos, incluindo o transporte aquaviário.	Cone Sul

Portos

Até o início dos anos 90, o setor portuário no Brasil era controlado direta ou indiretamente pela União através da Empresa de Portos do Brasil S/A (Portobrás). Essa centralização contribuiu para a formação de um ambiente pouco eficiente e de elevado custo, que aumenta o chamado “Custo Brasil”.

A partir da extinção da Portobrás e posteriormente, com a promulgação da Lei de Modernização dos Portos (9), foi dada a partida no processo de reestruturação e modernização do Sistema Portuário Brasileiro (SPB).

Em 1995, foi criado o Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO), com a finalidade de colocar em prática o processo de modernização do SPB.

Em 1997, teve início o processo de arrendamento de parte dos terminais portuários à iniciativa privada. O novo ambiente competitivo e os investimentos realizados pelo governo e pelos operadores privados em instalações e equipamentos de movimentação

de containeres em terra teve como resultado uma redução da média nacional dos custos de movimentação de containeres superior a 50% entre 1997 e 2002 (20:12).

As alterações e inovações, produzidas na estrutura organizacional do setor, tiveram como objetivo possibilitar o início do processo de concessão das operações portuárias e flexibilização das relações trabalhistas no setor, sempre buscando alcançar maior eficiência operacional e econômico-financeira.

Os objetivos do Plano Governamental de Modernização dos Portos são¹⁵:

- "I - Consolidação do modelo institucional criado pela Lei dos Portos;
- II - Recuperação e modernização da infra-estrutura portuária e melhoria do seu desempenho operacional;
- III - Adequação do Subsetor Portuário aos novos parâmetros ambientais vigentes no País;
- IV - Privatização da exploração das instalações portuárias e da prestação dos serviços portuários;
- V - Reestruturação da Administração Portuária;
- VI - Fortalecimento do processo de negociação coletiva: implantação e manutenção de sistema de acompanhamento de negociações coletivas, bem como fortalecimento do sistema de fiscalização do trabalho;
- VII - Promoção, aos trabalhadores e aos empregadores dos conhecimentos sobre os procedimentos necessários para garantir a segurança e saúde do trabalhador, inclusive para a prevenção de acidentes e doenças ocupacionais;
- VIII - Implantação de medidas de amparo à mão-de-obra, em função das repercussões sociais decorrentes do processo de modernização dos portos;
- IX - Simplificação e informatização dos procedimentos de controle das operações de comércio exterior;
- X - Implementação de Sistema de Prevenção e Repressão a Atos Ilícitos nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis;
- XI - Harmonização das atividades dos Agentes de Autoridade nos portos e racionalização de procedimentos;
- XII - Redução dos custos portuários; e
- XIII - Apoio ao desenvolvimento de cruzeiros marítimos nacionais e internacionais, para ampliação do turismo no Brasil."

Em 05 de junho de 2001, foi criada a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) que desempenha a função de entidade reguladora e fiscalizadora das atividades portuárias e de transporte aquaviário.

Com base no estudo realizado pela "Comissão Portos" que congrega entidades

¹⁵ DIAS, José Ribamar Miranda. **A Modernização dos Portos Brasileiros**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 15 de abril de 2002.

representantes de armadores, industriais e exportadores. (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo – Confederação Nacional das Indústrias, Associação de Comércio Exterior do Brasil, Federação das Indústrias do Rio de Janeiro – Centro Nacional de Navegação Transatlântica, etc), pode-se dizer que¹⁶ os Custos Portuários¹⁷ no Brasil são, segundo alguns analistas, de 20% a 35% superiores aos praticados em outros portos exportadores, penalizando severamente a competitividade de nossos produtos no mercado externo.

O documento “A Reforma Portuária Brasileira”, produzido por técnicos do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e da Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes (GEIPOT) identifica o excessivo contingente de mão-de-obra empregado nos portos, como o principal fator para os elevados custos¹⁶.

A “Pesquisa Aquaviários – CNT 2002” revelou que (20:25), do ponto de vista dos agentes marítimos, muito ainda deve ser realizado para que seja eliminada a ineficiência portuária e que um novo modelo de concorrência seja estabelecido. Elementos como os elevados custos da mão-de-obra, da praticagem e dos serviços de rebocadores, a falta de competitividade efetiva entre portos e dentro dos portos e a burocracia dentro do porto organizado reduzem a competitividade do produto nacional. E, o impacto destes fatores é sentido inclusive internamente, uma vez que encarece o custo da atividade de cabotagem.

Finalmente cabe observar a necessidade da estrita observância do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), no que se refere à redução do impacto ambiental das operações portuárias.

¹⁶ CERVEIRA, Carlos Afonso. *Navegação de Apoio Portuário*. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 16 de abril de 2002.

¹⁷ Os chamados Custos Portuários podem ser definidos como os custos totais do navio desde sua entrada até sua saída no porto e incluem os correspondentes a: utilização da área portuária; cais para atracação; armazenagens; estiva (avulsos); uso de equipamentos de içamento de cargas (guindastes-porteiners); praticagem; vigias; controle de carga; documentação; e serviços de navegação de apoio portuário.

Tab. nº 5 – Resumo dos interesses estratégicos relativos aos Portos

<i>Enfoque</i>	<i>Interesse Estratégico</i>	<i>Área</i>
Político	Aumentar a competitividade dos produtos nacionais e do MERCOSUL que escoam pelos portos brasileiros.	A.S. e Amaz.
Econômico	Reduzir os custos portuários: mão de obra, praticagem e serviços de rebocadores;	A.S. e Amaz.
	Ampliar a competitividade efetiva entre e dentro dos portos;	A.S. e Amaz.
	e Reduzir a burocracia dentro do Porto Organizado.	A.S. e Amaz.
Militar	Manter-se apta para a garantia da defesa dos portos pelo lado marítimo.	Brasil
Ambiental	Continuar a implementação de medidas de redução do impacto ambiental causado pelas operações portuárias, de acordo com o PNGC.	Atlântico Sul

SEÇÃO II - RECURSOS MINERAIS

Petróleo

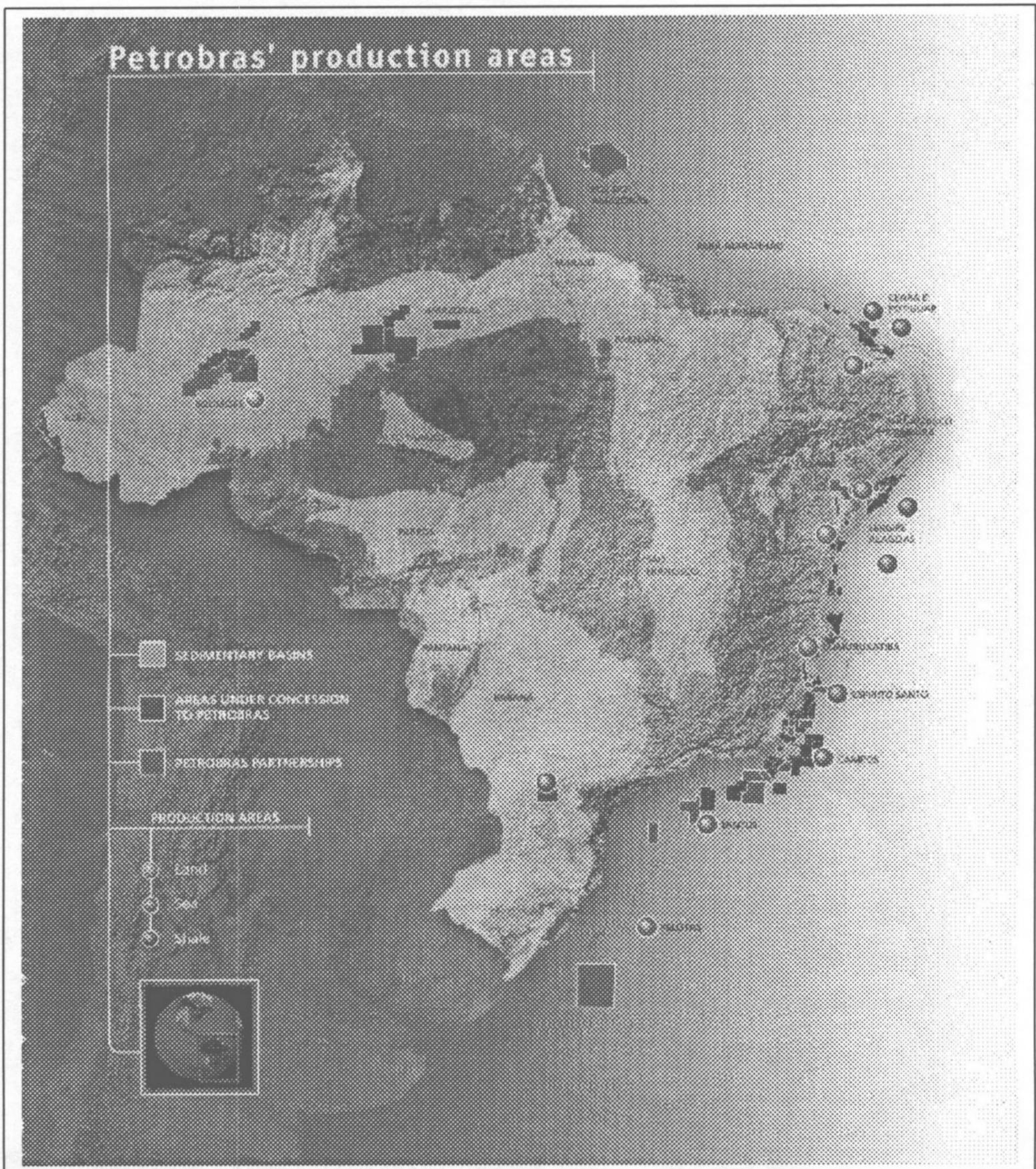
Das reservas de petróleo brasileiras identificadas, 90% ocorrem em bacias "off-shore", sendo 80% em profundidades maiores que 400 metros. Com as reservas provadas, o nível atual de produção está assegurado por pelo menos 18 anos. Porém, o intenso esforço exploratório deverá aumentar em várias vezes as reservas provadas atuais¹⁸.

A indústria brasileira de petróleo e gás natural contribuiu, no ano de 2000, com 5,4% do PIB. Em 2001, as importações chegaram a 7 bilhões de dólares e as exportações a 2 bilhões de dólares. A Petrobras prevê ampliar a produção nacional de petróleo da marca de 1.336.000 barris de petróleo por dia (bpd), obtida em 2001, para 1.900.000 bpd em 2005. Atualmente, 84% extraídos da plataforma continental. Toda essa capacidade de produção só se tornou possível devido aos sucessivos Programas de Capacitação da Petrobrás denominados PROCAP. Com o PROCAP 1000, de 1986 a

¹⁸ BAJAY, Sérgio Valdir. **Petróleo e seus derivados e gás natural no Brasil: perspectivas**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 09 de julho de 2002.

1990, desenvolveram-se as tecnologias necessárias para exploração em lâminas d'água de até 1000 metros de profundidade. O PROCAP 2000, de 1993 a 1999, ampliou a capacidade de produção para lâminas d'água de até 2000 metros e o PROCAP 3000, com execução prevista para o período de 2000 a 2004, permitirá alcançar os 3000 metros. A Figura 3 apresenta as áreas de produção de petróleo da Petrobras.

Fig. nº 3 – Áreas de produção de petróleo da Petrobras



O cotejo da demanda e da oferta previstas sinaliza que nos próximos anos o Brasil deverá prosseguir na redução de sua dependência de importação de petróleo, podendo-se prever a auto-suficiência nos cenários mais favoráveis¹⁹.

O Brasil já produz petróleo equivalente a 70% de suas necessidades. Entretanto deve-se ressaltar que nossas refinarias foram projetadas para refino de petróleo leve, do tipo obtido no Oriente Médio, e que o petróleo extraído da plataforma continental brasileira é mais pesado, o que fará com que mesmo ao alcançarmos uma marca de extração de petróleo equivalente ao nosso consumo, continuemos importando petróleo leve e exportando o petróleo pesado, enquanto as refinarias forem se adequando¹⁹.

O surgimento da produção de petróleo na plataforma continental criou a necessidade de uma navegação de apoio, intensa, para suprimento das plataformas, além do tráfego gerado pelo abastecimento de navios petroleiros no mar.

Desde o estabelecimento da ZEE e do fim do monopólio da Petrobrás foram realizadas 4 rodadas de licitação de blocos (regiões) para exploração de hidrocarbonetos, tendo sido concedidos 88 blocos para 44 empresas que assinaram seus contratos de concessão para prospecção e futura extração de petróleo. Esse processo iniciou-se há quatro anos e as empresas ainda estão na fase de prospecção¹⁹.

Considerando o crescimento das atividades petrolíferas na plataforma continental é previsível um crescimento na demanda por navios de apoio.

A Petrobras vem desenvolvendo o programa de Excelência em Gestão Ambiental e Segurança Operacional (PEGASO)²⁰ que compreende recursos da ordem de um bilhão de dólares no período de 2000 a 2003. Entre outros resultados, foram implementados nove Centros de Defesa Ambiental, em 2000; todas as unidades foram certificadas de

¹⁹ BAJAY, Sérgio Valdir. **Petróleo e seus derivados e gás natural no Brasil: perspectivas**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 09 de julho de 2002.

²⁰ GROS, Francisco. **Transformando a Petrobras na maior multinacional brasileira**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 08 de abril de 2002.

acordo com a ISO 14.000 e a BS 8.800 até 2001; é prevista a implantação do gerenciamento integrado de risco em 2002 e uma ação de melhoria contínua nesta área a partir de 2003.

Tab. nº 6 – Resumo dos interesses relativos à Extração de Petróleo

<i>Enfoque</i>	<i>Interesse Estratégico</i>	<i>Área</i>
Político	Alcançar, o mais breve possível, a auto-suficiência na produção de petróleo.	Atlântico Sul
Econômico	Ampliar a produção de petróleo na ZEE; Renovar a frota de navios petroleiros; Ampliar a frota de navios de apoio “off-shore”; e Continuar o processo de capacitação para exploração de petróleo em lâminas d’água maiores.	Atlântico Sul A.S. e Amaz. Atlântico Sul Atlântico Sul
Militar	Garantir a segurança das plataformas, navios petroleiros e navegação de apoio em toda a ZEE.	Atlântico Sul
Ambiental	Aprimorar as medidas de redução do impacto ambiental causado por eventuais acidentes operacionais em áreas petrolíferas “off-shore”; e Garantir a homogeneidade de procedimentos e normas a serem adotadas por todas as empresas nas áreas petrolíferas “off-shore”.	Atlântico Sul Atlântico Sul

Outros Recursos Minerais

O Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (REMLAC) da CIRM tem o propósito de executar o levantamento geológico-geofísico básico sistemático da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (PCJB), visando avaliar a potencialidade mineral, detalhando, em escala apropriada, sítios de interesse geoeconômico-ambiental (38:129).

Foi realizado, no período de 18 a 20 de dezembro de 2001, um Simpósio do REMLAC, para a elaboração da Proposta Nacional de Trabalho, com a participação de representantes da comunidade científica e das Instituições participantes do REMLAC. Com a aprovação dessa Proposta, pela Subcomissão do Plano Setorial de Recursos do Mar (PSRM), o REMLAC poderá iniciar seus trabalhos de campo.

Esse trabalho abrirá a possibilidade de exploração de recursos tais como fosfatos,

ouro, diamantes e sal-gema.

Tab. nº 7 – Resumo dos interesses relativos a outros minerais

<i>Enfoque</i>	<i>Interesse Estratégico</i>	<i>Área</i>
Político	Incentivar o levantamento Geológico-geofísico (REEMPLAC).	Atlântico Sul
Econômico	Incentivar o levantamento Geológico-geofísico (REEMPLAC).	Atlântico Sul
Militar	Incentivar o levantamento Geológico-geofísico (REEMPLAC).	Atlântico Sul
Ambiental	Incentivar o levantamento Geológico-geofísico (REEMPLAC).	Atlântico Sul

SEÇÃO III - RECURSOS VIVOS

O recente crescimento da atividade pesqueira nacional fez com que a balança comercial nesse setor, pela primeira vez em oito anos, passasse a ser superavitária a partir de 2001. Esse crescimento baseou-se em dois vetores principais: a pesca oceânica (que cresceu de 22 mil toneladas em 1995 para 62 mil toneladas em 2001) e a aquicultura (que cresceu de 46 mil toneladas em 1995 para 204 mil toneladas em 2001). As ações implementadas para alcançar esses objetivos foram: a efetiva ocupação da ZEE; o aumento da exploração de novas espécies; a implementação de alternativas para recuperação da sustentabilidade das espécies costeiras; e o fomento da aquicultura nas cadeias produtivas de camarão, tilápia e moluscos²¹.

Pesca Extrativa

A produção de pescado nas regiões norte e nordeste supera em valores monetários a das regiões sul e sudeste pelo maior valor agregado das suas espécies. No Sul e Sudeste, o pescado é processado e congelado, inteiro ou em postas, ou enlatado e destinado ao mercado interno. No Norte e Nordeste, o pescado é congelado e preferencialmente

²¹ CALZAVARA, Gabriel. *Pesca e Aquicultura*. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 10 de julho de 2002.

exportado (38).

Segundo o Departamento de Pesca e Aquicultura²²:

1. A atividade pesqueira marítima brasileira, em 1998, estava num impasse, pois concentrava-se nas proximidades da costa, até uma profundidade de 100 metros, onde pequenos barcos e navios pesqueiros disputavam recursos marinhos já escassos;
2. A pesca extrativa mundial, nos últimos três anos, estabilizou-se em torno de 90 milhões de toneladas/ano. Cabendo ressaltar que as espécies já estão no limite de captura;
3. Há, hoje, uma imensa capacidade ociosa na frota pesqueira mundial. Essa ociosidade fez com que barcos das grandes nações pesqueiras (Espanha, Japão, Coréia, etc) fossem para outras regiões, como o Atlântico Sul, principalmente atrás das grandes espécies migratórias. Inicialmente, por questão de sobrevivência da indústria mas, após a criação da “lei do mar” (CNUDM), por decisão estratégica dos governos para impedir que outros países passassem a ser, também, exploradores da pesca em águas internacionais. A “Lei do Mar” prevê uma fase de definição das cotas de pesca em águas internacionais, específicas de cada tipo de peixe, que caberão a cada país que já pesque em cada região. Os países que não estiverem presentes nessa fase não terão direitos de pesca nessa região.
4. Deve-se ressaltar que o aumento da pesca só foi possível com o arrendamento de navios pesqueiros de bandeira estrangeira, em sua maioria espanhóis, para pesca na nossa ZEE. Entretanto, sabe-se que tal arrendamento está sendo proibido pelo país da bandeira de origem e que, até o final do ano de 2002, não poderão mais ser arrendados. Para se manter a produção, uma de duas opções deverá ser utilizada:

²² CALZAVARA, Gabriel. **Pesca e Aquicultura**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 10 de julho de 2002.

arrendar navios pesqueiros “a casco nu” (ganhando, desta forma, bandeira brasileira e ficando livre das restrições que estão sendo impostas) ou comprar esses navios, relativamente novos, que de outra forma serão sucateados ou afundados pelas grandes nações pesqueiras.

A pesca predatória e as atividades de barcos estrangeiros nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) exigem da Força Naval algum nível de controle dessa área marítima, visando salvaguardar os recursos existentes na ZEE.

O Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na ZEE (REVIZEE) da CIRM tem o propósito de proceder ao levantamento dos potenciais sustentáveis de captura de recursos vivos na nossa ZEE. Seus resultados, além de habilitarem o Brasil no atendimento às disposições da CNUDM, também permitirão reordenar o setor pesqueiro. Esse programa tem como metas, até 2003: inventariar os recursos vivos da ZEE e as características ambientais de sua ocorrência; determinar sua biomassa; e estabelecer os potenciais sustentáveis de captura.

Tab. nº 8 – Resumo dos interesses relativos à pesca extrativa

<i>Enfoque</i>	<i>Interesse Estratégico</i>	<i>Área</i>
Político	Incentivar o Programa de Avaliação do Potencial sustentável de Recursos Vivos da ZEE (REVIZEE); e Resolver a questão da necessidade de navios pesqueiros de alto mar para curto e médio prazo.	Atlântico Sul Atlântico Sul
Econômico	Incrementar a atividade pesqueira nacional nas águas jurisdicionais brasileiras; Participar da atividade pesqueira nas águas internacionais do Atlântico Sul; e Incentivar o Programa de Avaliação do Potencial sustentável de Recursos Vivos da ZEE (REVIZEE)	Atlântico Sul Atlântico Sul Atlântico Sul
Militar	Garantir a atividade de pesca nas águas jurisdicionais brasileiras; e Impedir a pesca ilegal ou predatória nas águas jurisdicionais brasileiras.	Atlântico Sul Atlântico Sul
Ambiental	Incentivar o Programa de Avaliação do Potencial sustentável de Recursos Vivos da ZEE (REVIZEE)	Atlântico Sul

Aqüicultura

Segundo o Departamento de Pesca e Aqüicultura²³:

O crescimento da oferta mundial de pescado, que deverá passar das 125 milhões de toneladas anuais atuais para 140 milhões em 2010, virá da pecuária pesqueira (aqüicultura) que, segundo Peter Drucker, famoso autor da área de administração, será um dos grandes negócios mundiais deste início de século.

A aqüicultura nacional tem crescido a uma taxa de 28% ao ano nos últimos cinco anos. Cinco vezes superior à média mundial. Com as dimensões geográficas brasileiras o potencial de crescimento ainda é muito significativo.

Tab. nº 9 – Resumo dos interesses relativos à aqüicultura

<i>Enfoque</i>	<i>Interesse Estratégico</i>	<i>Área</i>
Político	Viabilizar a ampliação a aqüicultura	Brasil
Econômico	Incrementar a aqüicultura	Brasil
Militar	---	--
Ambiental	Avaliar possíveis efeitos ambientais e adotar as medidas cabíveis	Brasil

SEÇÃO IV - PODER NAVAL

Força Naval

O Brasil, atualmente, não tem ameaças militares específicas e tem sérias restrições orçamentárias. Nesse contexto, seus interesses estratégicos específicos, ao invés das clássicas hipóteses de emprego, normalmente utilizadas no preparo das Forças Armadas, poderiam servir para nortear o preparo da defesa nacional e mais especificamente da Força Naval.

Para criar uma base conceitual, pode-se dizer que uma Força Naval, normalmente,

²³ CALZAVARA, Gabriel. *Pesca e Aqüicultura*. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 10 de julho de 2002.

deve ser preparada para: Controle de área marítima²⁴; Negação do uso do mar²⁵; Projeção de poder sobre terra²⁶; e Dissuasão²⁷.

Hoje, o Brasil possui uma Marinha de Guerra com capacidade de operação em alto mar. Além disso, tem capacidade de manutenção de todos os tipos de meios navais disponíveis e, de projeto e construção de navios de superfície até médio porte (não produziu nenhum navio aeródromo nem navio com propulsão nuclear). Possui, também, capacidade de construção de submarinos convencionais, estando em fase de capacitação para projeto desse tipo de meio naval. O País está também enfrentando o desafio, de longo prazo, de projetar um submarino com propulsão nuclear. Este último com grande e importante efeito dissuasório em face da possibilidade de permanecer submerso por períodos de tempo muito mais longos que os submarinos convencionais.

Com relação a esse desafio cabe ressaltar que não se trata de um submarino que transporte armas nucleares²⁸. De forma muito simplificada, a propulsão nuclear possui os mesmos princípios básicos de funcionamento de uma usina nuclear como as de Angra dos Reis. O resfriamento do reator nuclear aquece um circuito de água, fechado e estanque, denominado circuito primário, que troca calor com um segundo circuito, onde é gerado vapor e o vapor é utilizado para girar uma turbina. Essa turbina, no caso do submarino, aciona o hélice e, no caso das usinas de Angra, os geradores elétricos. A Figura 4 apresenta o esquema descrito.

Dentro desse desafio, o País já obteve a capacidade de produzir elementos combustíveis para o reator nuclear de propulsão. Esse combustível não é vendido, para fins militares, por outras nações e a tecnologia de produção é mantida em extremo

²⁴ Onde são necessários navios de superfície e meios aeronavais para se ter a necessária visibilidade.

²⁵ Onde os submarinos são mais eficazes por serem de difícil detecção quando submersos.

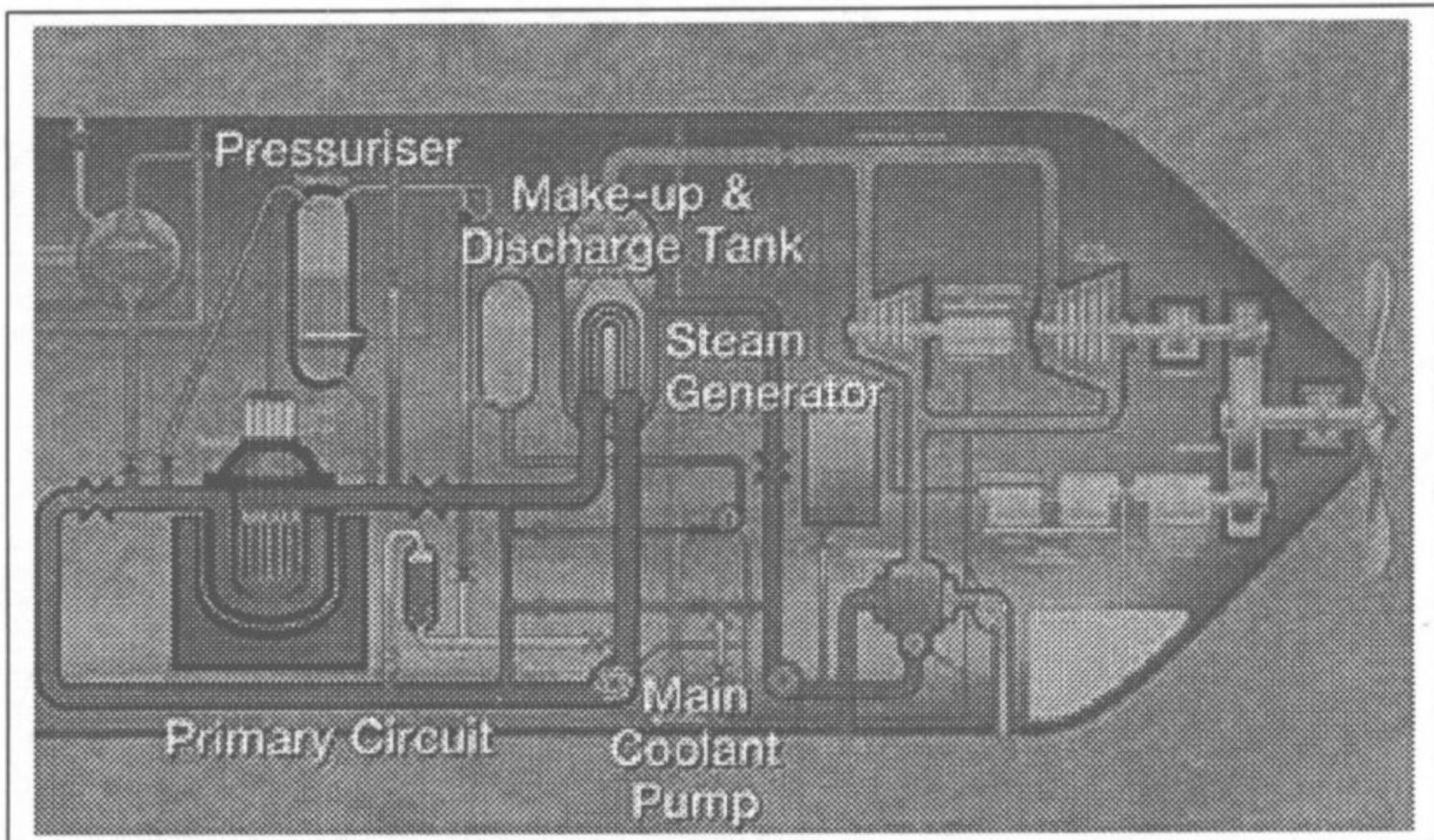
²⁶ Tanto a partir de navios de superfície, quanto de meios aeronavais ou de submarinos.

²⁷ Onde apenas o potencial uso dos meios disponíveis inibe a iniciativa de eventuais inimigos.

²⁸ A tecnologia para essas armas difere substancialmente da tecnologia empregada no sistema de propulsão nuclear.

sigilo.

Fig. nº 4 – Propulsão nuclear de submarinos



Além disso, como etapa preliminar ao projeto e construção do submarino, está sendo iniciada a construção de uma instalação, em terra, com as restrições dimensionais do futuro submarino de propulsão nuclear. Obviamente, como as dimensões do sistema de propulsão do submarino são muitas vezes menores que uma usina nuclear, o desafio tecnológico é grande e esse passo, essencial para o projeto

A Força Aeronaval brasileira, que já operava com helicópteros, passou a contar com aviões, recentemente mas ainda precisa de aeronaves específicas e de maior quantidade de pilotos treinados para realizar suas operações com plena capacidade.

A Força Naval, para bem cumprir sua missão deve manter uma equipe altamente capacitada na área tecnológica, acompanhando o estado da técnica das armas e sistemas utilizados na área de defesa. Além disso, deve incentivar a pesquisa, o desenvolvimento e a produção da indústria bélica naval e de estaleiros, visando a minimizar a dependência externa em termos de armamento que sempre será uma fragilidade na

capacidade de defesa de uma nação.

Entretanto, embora a Força Naval venha mantendo centros de excelência, tem sofrido uma drástica redução de recursos orçamentários para investimentos e custeio das suas operações. Analisando-se historicamente a participação da MB no orçamento da união percebe-se que, de 1975 a 1989 oscilou entre 2,9% e 1,8% e de 1990 a 2002 entre 1,9% e 0,5%. E, dos recursos previstos na Lei Orçamentária Anual de 2002, 76% se refere a pagamento de pessoal²⁹, 8% a pagamento de dívidas e os restantes 16% para custeio e investimento. Esses 16%, que correspondiam a um bilhão e sessenta milhões de reais, foram reduzidos, por contingenciamento, no início do ano, para setecentos e setenta e oito milhões e no meio do ano, por bloqueio, para seiscentos e vinte e quatro milhões. Como os investimentos da MB são de longo prazo de maturação, essa redução terá efeitos no seu reaparelhamento futuro. Além disso, seus efeitos sobre o funcionamento rotineiro e as operações afetam a manutenção do preparo da Força Naval.

Um importante interesse da Força Naval é a preparação dos portos para suprir as necessidades operacionais de seus navios, tais como o abastecimento de combustível, aproveitando o esforço de modernização que está sendo feito.

Finalmente, no Poder Naval, como em qualquer sistema militar, o componente mais importante é e continuará sendo o homem. É imprescindível que as Forças Armadas tenham pessoal altamente preparado e que o militar seja formado com os atributos de disciplina, honra, sentimento de dever a cumprir e de dedicação à Pátria. É preciso que o profissional militar seja constantemente motivado a se aperfeiçoar e se qualificar para melhor cumprimento das missões que lhe forem atribuídas.

²⁹ Inclui o pessoal da ativa, os reservistas e os pensionistas.

Tab. nº 10 – Resumo dos interesses relativos à Força Naval

<i>Enfoque</i>	<i>Interesse Estratégico</i>	<i>Área</i>
Político	Manter uma Força Naval de credibilidade, capaz de gerar efeito dissuasório eficaz.	Brasil
Econômico	Incentivar a atividade da Indústria de Defesa Naval principalmente nos setores de importação bloqueada; Ter um fluxo de recursos suficiente para manter a capacidade de defesa compatível com os interesses estratégicos do PMB; e Incentivar a indústria naval.	Brasil Brasil Atlântico Sul
Militar	Aprimorar as características dos portos para apoio aos meios navais; Manter o pessoal aperfeiçoado e qualificado para melhor cumprimento das suas missões; Dar continuidade ao projeto do submarino nuclear; Concluir a capacitação da Força Aeronaval; e Incentivar a pesquisa e o desenvolvimento das chamadas áreas sensíveis do conhecimento.	Brasil Brasil Atlântico Sul Atlântico Sul Brasil
Ambiental	---	--

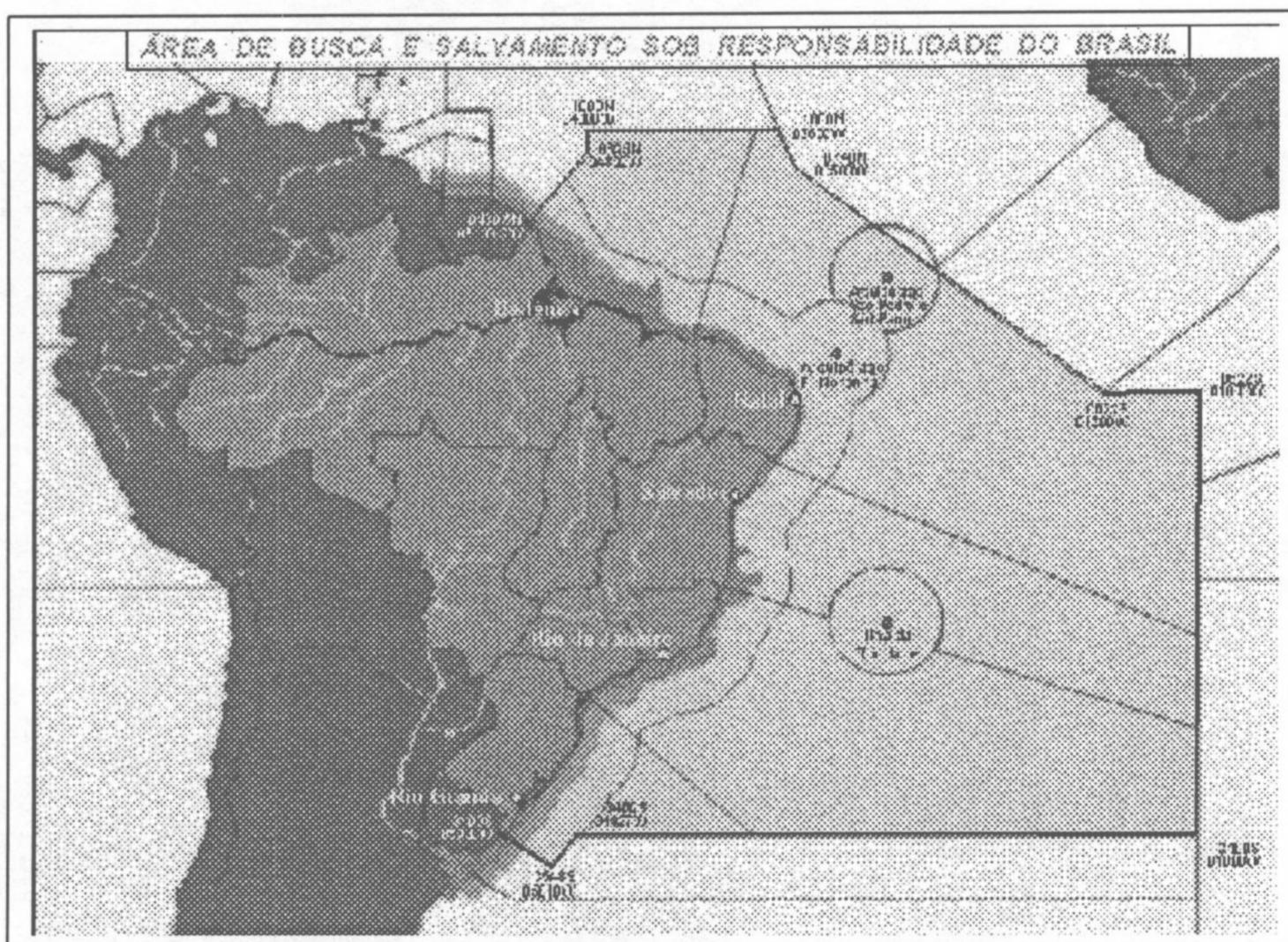
Autoridade Marítima

Como já mencionado, a Autoridade Marítima Brasileira é exercida pelo Comandante da Marinha e tem as seguintes tarefas:

- Ensino Profissional Marítimo;
- Salvaguarda da Vida Humana no Mar;
- Segurança da Navegação; e
- Prevenção da Poluição Causada por Embarcações, Plataformas ou suas Instalações de Apoio.

Cabe ressaltar que na área do Oceano Atlântico, de responsabilidade de busca e salvamento brasileira, apresentada na Figura 5, coberta pela Marinha do Brasil com apoio da Força Aérea Brasileira, foram realizadas 120 operações em 1999, outras 120 em 2000 e 92 em 2001.

Fig. nº 5 – Área de busca e salvamento de responsabilidade brasileira no Atlântico



A AMB atua em estreita consonância com a Organização Marítima Internacional (IMO). Ver Anexo H.

É claramente previsível uma expressiva ampliação de tarefas, em especial, pelo incremento da necessidade de vistorias, inspeções e perícias, devido ao crescimento explosivo da atividade “offshore” e, em menor grau, da cabotagem e pela importância crescente de tudo que diz respeito à proteção ambiental, com reflexos na valorização da Bandeira Nacional.

Dentro da sua atribuição subsidiária particular de “contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar”, a MB colocou em pauta a ausência de um eixo de desenvolvimento marítimo no plano plurianual Avança Brasil que deveria abranger a parte oceânica do PMB. Tal idéia já é praticada, com sucesso, na Europa (“Maritime Cluster”). Mais recentemente a idéia passou a ser tratada como

"Plano Estratégico de Desenvolvimento Marítimo" cujo estudo está sendo coordenado pela Confederação Nacional das Indústrias.³⁰

Tab. nº 11 – Resumo dos interesses relativos à Autoridade Marítima

<i>Enfoque</i>	<i>Interesse Estratégico</i>	<i>Área</i>
Político	Incentivar a formalização do Plano Estratégico de Desenvolvimento Marítimo; Atuar na esfera da IMO em defesa de interesses nacionais; Aprimorar o ensino profissional marítimo; Manter e aprimorar as atividades de salvaguarda da vida humana no mar; e Manter e aprimorar a segurança da navegação.	Atlântico Sul Atlântico Sul Brasil Atlântico Sul Brasil
Econômico	Encontrar meios e formas de subsidiar o crescimento das atividades da Autoridade Marítima Brasileira	Atlântico Sul
Militar	---	--
Ambiental	Aprimorar formas de fiscalização e combate à poluição marinha	Atlântico Sul

SEÇÃO VI - INDÚSTRIA NAVAL

A situação atual da Indústria Naval³¹ apresenta as seguintes características:

- enfraquecimento do FMM, em função de contingenciamentos orçamentários e transferência dos saldos para o Tesouro Nacional, em 1997 e 1998, no valor de R\$ 1 bilhão;

- dificuldade de utilização, pela MB, de recursos do FMM para obtenção de novos meios, a partir da Lei de Responsabilidade Fiscal (nº 102/2000);

- alteração nas condições de financiamento do FMM, em out/2000, no âmbito do Programa Navega Brasil: o percentual financiado passou de "até 85%" para "até 90%"; o prazo de amortização de "até 15 anos" para "até 20 anos"; e os juros para a cabotagem / longo curso de 6% a.a. para 4 a 6% a.a.;

- isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para o

³⁰ AZEVEDO, Marcos Augusto Leal de. **A atuação do EMA**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 27 de junho de 2002.

³¹ PASSOS, Paulo Martins. **Perfil da frota mercante brasileira**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 17 de abril de 2002.

setor naval; e

- arrendamento de estaleiros por empresas estrangeiras dispostas a investir no País.

E, ainda:

- muito dificilmente a indústria naval voltará a atingir o nível de encomendas da década de setenta³²;

- o País tem condições de fortalecer sua indústria naval; o fundamental é restabelecer a vontade política;

- a construção naval é mundialmente apoiada e subsidiada pelos governos dos principais países construtores;

- o aumento do volume de encomendas a estaleiros, além de favorecer a indústria de navieças, traz benefícios para o País, pela geração de empregos, e para a MB, pelo fortalecimento da sua indústria de apoio e aumento de sua capacidade de mobilização;

- as maiores dificuldades encontradas são de ordem gerencial e não de ordem técnica; e

Os problemas da indústria naval brasileira são³³:

- Descontinuidade de encomendas;
- Baixa seriação;
- Falta de especialização; e
- Ociosidade, levando a baixos níveis de investimento.

A imagem da indústria naval brasileira não é boa porque nas obras contratadas de 1984 a 1996 ocorreram as seguintes situações: em 11% dos casos a Indústria Naval aumentou os preços originais contratados, em média, 18%; em 75% dos casos entregou as obras com atrasos; em 8% dos casos não entregou as obras; e, freqüentemente

³² Que totalizaram oito milhões de toneladas de porte bruto.

³³ NASCIMENTO, Marcos Bernardes Cozzolino. **Construção Naval no Brasil**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 16 de julho de 2002.

apresentou óbices quanto ao atendimento às especificações.

Quanto ao Fundo de Marinha Mercante (FMM), as dificuldades para obtenção de financiamento para construção naval prendem-se aos seguintes aspectos principais³⁴:

- 1 – A falta de credibilidade dos estaleiros.
- 2 – O fato do FMM ter se tornado cada vez mais um fundo financeiro³⁵.
- 3 - A questão do custo do navio, uma vez que, em caso de inadimplência, a garantia é normalmente o próprio navio, que é vendido no mercado internacional. Se o custo não for competitivo, o prejuízo para o agente financeiro é certo.

Tab. nº 12 – Resumo dos interesses relativos à Indústria de Construção Naval

<i>Enfoque</i>	<i>Interesse Estratégico</i>	<i>Área</i>
Político	Viabilizar a indústria naval no país, aproveitando o momento de crescimento de demanda.	Atlântico Sul
Econômico	Construir e fazer reparos em plataformas "off-shore"; Construir navios de longo curso, de cabotagem, de apoio "off-shore", de pesca em alto mar e meios de transporte fluvial;	Atlântico Sul
	Modernizar os estaleiros em termos de processos de produção e de gestão visando obter preços competitivos, atendendo aos prazos e às especificações contratadas; e	Brasil
	Aumentar o número de agentes financeiros que atuem com o FMM, agilizando e adequando sua utilização.	Brasil
Militar	---	--
Ambiental	---	--

³⁴ NASCIMENTO, Marcos Bernardes Cozzolino. **Construção Naval no Brasil**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 16 de julho de 2002.

³⁵ O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), no momento, é o único agente financeiro a operar com o FMM e fica com o risco das operações, portanto analisa qualquer obra da mesma forma. Além disso, está sobrecarregado de solicitações, levando a atrasos na contratação do financiamento.

CAPÍTULO 4

ANÁLISE COMPLEMENTAR DA CONJUNTURA, CENÁRIOS POSSÍVEIS E ESTRATÉGIAS EXISTENTES

Neste capítulo, são apresentadas breves análises adicionais da conjuntura atual, internacional e nacional, possíveis cenários e estratégias existentes.

Conjuntura

No mundo atual, cada país deve estar capacitado a enfrentar a realidade que envolve, ao mesmo tempo e com os mesmos parceiros, a cooperação e a integração em assuntos de interesse comum e a competição naqueles onde não existe uma coincidência de interesses³⁶.

Fica evidente a complexidade na elaboração e execução de planejamentos em que, além dos temas tradicionais, também devem ser considerados assuntos da atualidade, tais, como:

- a interdependência entre os países;
- a preservação do meio ambiente marítimo e fluvial;
- as pressões políticas exercidas por organismos internacionais; e
- o controle de tecnologias de duplo emprego (civil e militar).

É preciso comentar que o atentado de 11 de setembro de 2001, nos EUA, de proporções catastróficas e incomuns, mostrou uma atrocidade que nem mesmo a única superpotência, militar, econômica e política, foram capazes de prevenir. E, esse acontecimento pode caracterizar uma ruptura na evolução do sistema internacional em termos gerais, o que exige mais atenção por parte dos países para o aperfeiçoamento do

³⁶ LONGO, Airton Ronaldo. **Planejamento Estratégico da Marinha**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Aula inaugural proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 14 de fevereiro de 2002.

sistema multilateral de governança mundial.

No âmbito do Poder Marítimo, ainda devem ser mencionados os seguintes aspectos:

1. O Poder Naval brasileiro tem uma boa imagem no exterior: possui capacidade de atuação em alto mar; possui um porta-aviões; foi até bem pouco tempo o único do hemisfério sul com uma indústria capaz de construir submarinos; e tem apresentado bons resultados em exercícios realizados com Marinhas amigas.
2. No setor da indústria naval, dois aspectos se destacam: primeiro, todas as nações em que esse setor é mais pujante praticam vários tipos de incentivos e subsídios; e segundo, verificou-se o interesse de empresas estrangeiras, sólidas no setor, pelos grandes estaleiros nacionais³⁷.

No âmbito nacional, ainda cabe mencionar que:

1. Existe um grande potencial para aumento da participação do transporte fluvial e da cabotagem do País, uma vez que os produtos devem ser transportados, sempre, pelo caminho de menor custo.
2. É previsto um contínuo crescimento na produção de petróleo em águas ultra-profundas, onde estão sendo localizados outros grandes lençóis petrolíferos.
3. A ausência de um inimigo visível dificulta a tarefa de sustentar perante a opinião pública a necessidade de um aparato de defesa, considerado custoso, quando existem sérias demandas nas áreas social e de infra-estrutura.
4. A questão da segurança amazônica, em especial o combate ao narcotráfico, constitui tema central da política da região³⁸. O SIVAM certamente contribuirá para a solução dessa questão

³⁷ Visando a se beneficiar do crescimento da atividade "off-shore" no Brasil.

³⁸ Embora a preocupação não se restrinja à fronteira com a Colômbia, cabe comentar que o governo brasileiro não interfere diretamente no que considera ser um assunto interno da Colômbia mas, tem procurado evitar que os cartéis do narcotráfico, ou o conflito entre as FARC e as Forças Armadas colombianas, se transfiram para o território brasileiro.

Cenários

A ferramenta mais adequada a uma previsão fundamentada de cenários possíveis é a análise prospectiva. Entretanto, tal análise transcende o propósito da presente monografia. Dessa forma, optou-se por buscá-los na literatura disponível. Dois estudos foram considerados mais abrangentes: o do Conselho Nacional de Inteligência norte-americano (National Intelligence Council - NIC), intitulado “Tendências Globais 2015: Um Diálogo sobre o Futuro com Especialistas Não-Governamentais”, elaborado em 2000 e o da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República do Brasil (SAE/PR), realizado em 1997, denominado "Projeto Cenários-2020", comentados no Anexo I

O ano de 2002 é um ano de eleição presidencial no Brasil. Entre os aspectos debatidos pelos candidatos, está a redução do chamado Custo Brasil. Esse custo é composto, entre outras coisas, pelos altos juros praticados pelo governo³⁹, pela estrutura tributária atual⁴⁰, pelos custos portuários e pela matriz de transportes atual.

Os principais candidatos a presidente tem indicado a intenção de retomar o crescimento econômico, que somente será possível com a redução da taxa de juros e deverá trazer amplos benefícios para toda a nação, principalmente se a inflação não crescer demasiadamente.

Além disso, os candidatos defendem uma reforma tributária que, sem dúvida, aumentará a competitividade da indústria do país.

A Confederação Nacional das Indústrias descreve da seguinte forma uma alternativa ao atual Sistema Tributário:

“A sua estrutura básica contempla o imposto de renda, - imposto típico da União – devidamente reformulado e simplificado. Sobre o consumo, a competência deveria

³⁹ Em torno de 18% ao ano.

⁴⁰ Que embute alguns tributos pagos em cascata, onerando principalmente as cadeias produtivas longas.

ser estadual e a incidência se daria no varejo, substituindo o ICMS, o IPI e o ISS e eliminando, assim, os problemas de fronteira e garantindo autonomia aos estados. Com o objetivo arrecadador, poderiam existir ainda impostos seletivos federais sobre determinados bens. Os impostos sobre a propriedade, ao tornarem-se de competência municipal em toda sua extensão poderiam ter sua funcionalidade aumentada” (1:182).

Em termos de Defesa Nacional⁴¹, da avaliação da conjuntura mundial depreende-se que hoje é improvável a guerra generalizada, envolvendo grandes potências em campos opostos. E mesmo que esta viesse a ocorrer, o Brasil não teria papel relevante no conflito, razão pela qual não caberia investir no preparo para este tipo de cenário.

Estratégias

A estratégia brasileira de crescimento da produção de petróleo por meio da Petrobrás e das 44 empresas autorizadas a explorar os blocos licitados, deverá levar o Brasil, em breve, à auto-suficiência, e possivelmente, à posição de país exportador de petróleo.

O Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), já concluído será apresentado em breve à ONU, para consolidação da Plataforma Continental Jurídica Brasileira, nos termos da Lei do Mar.

A consolidação da ocupação e da habitabilidade do Arquipélago de São Pedro e São Paulo (Ver Anexo D), por meio do Programa Arquipélago, e o estabelecimento de uma ZEE ao seu redor – decisão a ser tomada pelo Governo – são medidas decorrentes da estratégia, ora em curso, que visam a garantir ao Brasil a jurisdição sobre o espaço marítimo de 200 milhas de ZEE ao seu redor.

A estratégia de continuar aprimorando as hidrovias interiores nos planos de governo, juntamente com um esforço continuado para modernização dos portos resultará em

⁴¹ QUINTÃO, Geraldo . **O Ministério da Defesa**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) 15 de março de 2002.

considerável redução do Custo Brasil.

A grande demanda por novos navios é gerada pelos seguintes fatores:

- Programa de Renovação e Crescimento de Encomendas da Petrobrás;
- crescimento da atividade "Off-shore" e sua navegação de apoio;
- necessidades de renovação da frota mercante de longo curso;
- necessidade de maior quantidade de meios fluviais; e
- necessidade de navios pesqueiros de alto-mar.

Esses fatores, associados aos incentivos do Programa "Navega Brasil" e outros que venham a ser criados, deverão levar a um ressurgimento da indústria naval nacional. Para isso, novos agentes financeiros deverão ser habilitados a operar com recursos do Fundo de Marinha Mercante e os estaleiros deverão se capacitar para conseguir um aumento significativo da sua competitividade mundial e uma melhoria da sua imagem.

Na área de pesca as estratégias de incentivo à aquicultura e à pesca em alto mar deverão ser mantidas e aprimoradas. E, o óbice da falta de navios-pesqueiros precisa ser resolvido a curtíssimo prazo para maximizar a possibilidade de ganhos futuros para o país.

CAPÍTULO 5

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este capítulo apresenta uma discussão final por área estratégica (Amazônia, Cone Sul e Atlântico Sul) com os enfoques político, econômico, militar e relativo a questões ambientais, propondo, onde aplicável, novas estratégias.

Antes, porém, de focar as áreas estratégicas, deve-se dizer que, considerando o posicionamento dos principais candidatos a Presidente da República e, não havendo outra grande instabilidade financeira, o cenário nacional mais provável deverá estar entre os cenários Abatiapé e Baboré, previstos pela SAE/PR (ver Anexo I). E, no âmbito internacional, entre os cenários 1 (Globalização Inclusiva) e 3 (Competição Regional), previstos pela NIC (ver Anexo I).

Na área diplomática, pela tradição de país pacífico e pelas iniciativas dos tratados mencionados no Anexo E, pode-se depreender um claro interesse brasileiro em promover a criação de um verdadeiro círculo de paz e cooperação regional, envolvendo os países vizinhos terrestres, na América do Sul, e países da África banhados pelo Atlântico Sul.

A ZPCAS foi proposta para construir uma estrutura jurídica peculiar à única fronteira do Brasil que não contava com instrumento de regulação e contenção de interesses. As fronteiras Norte e Oeste estavam cobertas pelo Tratado Amazônico; e a fronteira Sul pelo Tratado da Bacia do Prata (ainda não havia o MERCOSUL), que cobre, também, parte da fronteira Oeste (35). Os esforços seguintes da diplomacia brasileira tem sido no sentido de aumentar a integração com o MERCOSUL, com o

restante da América do Sul, com os demais países das Américas⁴², com a Europa e com os países da África Ocidental.

Corroborando com essa idéia, nas ações preventivas de defesa, deverá ser considerada a criação de mecanismos bilaterais de cooperação com os países da América do Sul e, posteriormente, da África Ocidental, com o propósito de intensificar as medidas de confiança mútua e ampliar a interação político-estratégica de acordo com uma postura estratégica dissuasória de caráter defensivo, participando, ainda, de missões de paz, avaliadas caso a caso, de forma compatível com o perfil do País, a fim de reforçar suas credenciais internacionais⁴³.

O Poder Naval deverá de estar capacitado a controlar, em toda sua extensão, as águas jurisdicionais brasileiras. O desenvolvimento de forças de superfície e de submarinos para este espaço, de inegável valor estratégico, justifica um investimento na indústria naval para se obter uma necessária autonomia estratégica.

Por fim, constata-se que as questões ambientais atualmente permeiam as discussões políticas, econômicas e até militares, haja vista que estão entre as atividades subsidiárias da MB, além do fato que os recursos naturais estão se esgotando ou perdendo qualidade. Daí sua principal conotação político-econômica, as chamadas *barreiras não-tarifárias*, para importação de produtos nos países desenvolvidos, se valem de questões ambientais para impor restrições econômicas.

Após essas ressalvas iniciais, são apresentados os interesses estratégicos identificados, ordenados por área estratégica e respectivo enfoque.

Interesses estratégicos no Atlântico Sul, em termos políticos:

⁴² Está previsto o início do funcionamento de uma Área de Livre Comércio das Américas (ALCA) a partir de 2005 e a fase final das discussões sobre sua criação será co-presidida pelo Brasil e pelos Estados Unidos da América.

⁴³ QUINTÃO, Geraldo . **O Ministério da Defesa**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) 15 de março de 2002.

- P1. Incentivar a cabotagem⁴⁴;
- P2. Incentivar a bandeira brasileira no transporte marítimo de longo curso⁴⁵;
- P3. Alcançar, o mais breve possível, a auto-suficiência na produção de petróleo⁴⁶;
- P4. Incentivar os programas REMPLAC e REVIZEE⁴⁷;
- P5. Resolver a questão da necessidade de navios pesqueiros, a curto e médio prazos⁴⁸;
- P6. Viabilizar a ampliação da aquicultura⁴⁹;
- P7. Viabilizar a indústria naval⁵⁰;
- P8. Manter uma Força Naval com credibilidade, capaz de gerar um efeito dissuasório eficaz.
- P9. Atuar na IMO em defesa dos interesses nacionais.
- P10. Aprimorar o ensino profissional marítimo e as atividades de salvaguarda da vida humana no mar e de segurança da navegação.
- P11. Incentivar a elaboração e implementação do Plano Estratégico de Desenvolvimento Marítimo.
- P12. Adequar a legislação para evitar práticas danosas à marinha mercante brasileira.
- P13. Aumentar a competitividade dos produtos, nacionais e do MERCOSUL, que escoam pelos portos brasileiros.

⁴⁴ Visando a redução dos custos de transportes de produtos no Brasil.

⁴⁵ Visando a reduzir os gastos em dólares com o serviço de frete.

⁴⁶ Visando a reduzir o efeito na balança comercial.

⁴⁷ Para mapear oportunidades de exploração de recursos na águas jurisdicionais brasileiras.

⁴⁸ Para manter o crescimento do superávit nessa parte da balança de pagamentos e ganhar direitos de pesca em águas internacionais.

⁴⁹ Uma vez que ainda apresenta grande potencial de crescimento e de bons resultados para a balança comercial brasileira.

⁵⁰ Num momento de alta demanda, em que os resultados logo se evidenciarão.

Interesses estratégicos no Atlântico Sul, em termos econômicos:

- E1. O principal interesse econômico é a reativação da indústria naval que, com seu ressurgimento, trará crescimento econômico e com seus produtos permitirá o crescimento ou melhores resultados em praticamente todos os demais setores componentes do PMB⁵¹.
- E2. Incentivar o aumento da capacitação de exploração de petróleo em águas profundas.
- E3. Encontrar meios de subsidiar o crescimento das atividades da AMB.
- E4. Incentivar a indústria naval e de defesa naval.
- E5. Aumentar o número de agentes financeiros que atuam com o FMM.

Interesses estratégicos no Atlântico Sul, em termos militares:

- M1. Garantir a segurança do tráfego marítimo de cabotagem e de longo curso⁵²;
- M2. Garantir a defesa dos portos.
- M3. Garantir a segurança das plataformas, da navegação de apoio "off-shore" e da atividade de pesca nas águas jurisdicionais brasileiras.
- M4. Impedir a pesca ilegal ou predatória em águas jurisdicionais brasileiras.
- M5. Manter o pessoal militar aperfeiçoado e qualificado para um cumprimento das suas missões.
- M6. Dar continuidade ao projeto do submarino de propulsão nuclear brasileiro⁵³;
- M7. Concluir a capacitação e modernização da Aviação Naval.
- M8. Incentivar a pesquisa e o desenvolvimento das áreas sensíveis do conhecimento.
- M9. Apoiar o restabelecimento da indústria naval.

⁵¹ Em função da capacidade de construção de plataformas de petróleo; navios de cabotagem; navios de longo curso; navios de apoio "off-shore"; navios petroleiros; e navios pesqueiros.

⁵² Em particular o transporte de petróleo e seus derivados.

⁵³ Visando a ampliar a capacidade de dissuasão no mar.

M10. Utilizar a comunicação social para sustentar as necessidades de defesa diante da opinião pública.

M11. Aprimorar as características dos portos para apoio aos meios navais.

Interesses estratégicos no Atlântico Sul, em termos de questões ambientais:

A1. Implementar soluções para a questão da água de lastro em navios de longo curso.

A2. Manter a implementação de medidas de redução do impacto ambiental causado por dejetos de navios, acidentes de navios com cargas poluentes, operações portuárias e em plataformas de petróleo.

A3. Garantir a homogeneidade de procedimentos e normas⁵⁴;

A4. Incentivar os programas REMPLAC e REVIZEE⁵⁵.

A5. Avaliar possíveis efeitos ambientais da aquicultura e adotar as medidas cabíveis.

A6. Aprimorar as formas de fiscalização e combate à poluição marinha

Interesses estratégicos na Amazônia, em termos políticos, além dos itens P1, P2, P6,

P7 e P8:

P14. Incentivar o uso do transporte fluvial⁵⁶;

P15. Modernizar a estrutura organizacional das hidrovias⁵⁷;

P16. Instituir uma política e um plano hidroviário nacional.

P17. Criar um fundo hidroviário.

Interesses estratégicos na Amazônia, em termos econômicos, além do item E1:

E6. Criar ou ampliar pólos de integração intermodal e ampliar a frota fluvial de

⁵⁴ A serem adotados por todas as empresas que atuarem nas áreas petrolíferas "off-shore".

⁵⁵ Visando a proteção ambiental.

⁵⁶ Visando à redução dos custos de transporte de produtos no Brasil.

⁵⁷ Visando a viabilizar o incremento do transporte fluvial.

carga⁵⁸;

E7. Ampliar a frota fluvial de transporte de passageiros.

Na área estratégica da Amazônia, em termos militares, além dos itens M2, M5, M8, M9, M10 e M11:

M12. Garantir a segurança do tráfego fluvial.

M13. Manter a Força Naval apta a deslocar-se e apoiar o deslocamento da Força Terrestre na Bacia Amazônica.

Interesses estratégicos na Amazônia, em termos de questões ambientais: idêntico ao item A5.

Interesses estratégicos no Cone Sul, em termos políticos: idênticos aos itens P6, P7, P8, P14, P15, P16, e P17.

Interesses estratégicos no Cone Sul, em termos econômicos: idênticos aos itens E1, E4, E5 e E6.

Interesses estratégicos no Cone Sul, em termos militares: idênticos aos itens M2, M5, M8, M10, M11 e M12.

Interesses estratégicos no Cone Sul, em termos de questões ambientais, além do item A5:

A7. Continuar a implementação de medidas que assegurem a disponibilidade de água em padrões adequados aos seus usos, incluindo o aquaviário.

Deste levantamento conclui-se que o Poder Marítimo Brasileiro apresenta um setor pujante como o setor “off-shore”, setores com grande potencial de geração de riqueza como o pesqueiro e o aquaviário, um setor com sérios problemas e com grande demanda, que precisa ser incentivado a produzir, que é a indústria naval e o Poder Naval altamente conceituado e preparado, porém, com sérios problemas na sua

⁵⁸ Visando à redução dos custos de transporte de produtos no Brasil.

manutenção, dificultando-o a acompanhar o desenvolvimento do restante do PMB.

Além disso, o PMB envolve assuntos de elevada importância estratégica, como a aprovação dos limites da Plataforma Continental Jurídica Brasileira e da Zona Econômica Exclusiva ao redor do Arquipélago de São Pedro e São Paulo e, o mapeamento dos recursos vivos e minerais disponíveis nas águas jurisdicionais brasileiras.

As estratégias do setor “off-shore” estão traçadas e com bom andamento.

No setor aquaviário são necessárias estratégias de: valorização da bandeira nacional na navegação de longo curso, otimização da cabotagem e das atividades portuárias e aperfeiçoamento das hidrovias interiores e suas conexões com os demais modais de transporte.

Para a indústria naval o autor sugere a estratégia de adotar medidas que vinculem incentivos a uma aferição do aperfeiçoamento dos processos de gestão e produção, contribuindo assim para aumentar a competitividade da indústria naval.

Para o Poder Naval, o autor apresenta duas sugestões:

- 1- Considerar a possibilidade de estruturação do planejamento estratégico com base nos interesses nacionais⁵⁹, ao invés das tradicionais hipóteses de emprego.
- 2- Criar um processo de avaliação dos recursos humanos e materiais necessários para defesa dos interesses nacionais⁶⁰. Com base nesse processo, analisar o potencial dos recursos orçamentários disponibilizados para o Poder Naval. Essa análise deverá estar baseada na perspectiva de capacidade de defesa desses interesses no futuro, ressaltando-se dessa forma os riscos incorridos pela nação em função de possíveis cortes de verbas.

⁵⁹ Com ênfase nos interesses do Poder Marítimo Brasileiro.

⁶⁰ Entre os quais, a exploração de petróleo no mar, o transporte marítimo, em particular o de petróleo, a exploração e a proteção dos recursos vivos das nossas águas jurisdicionais possuem grande valor importância e vulnerabilidade.

Finalmente, ressalta-se que as questões ambientais devem ser tratadas com a maior atenção, em todos os foros, pela característica estratégica de que se reveste.

Como foi visto, esta monografia concentra um grande volume de informações valiosas para um entendimento, sobre o Poder Marítimo Brasileiro atual e, em particular, sobre o papel do Poder Naval que não é, normalmente, percebido pela sociedade. Isso foi feito a partir da idéia da necessidade de defesa de interesses estratégicos brasileiros, de fácil entendimento pelo público em geral.

O autor considera importante a manutenção desse assunto entre os temas de monografia nos futuros Cursos de Política e Estratégia Marítimas, visando enriquecer essa visão ampla com outros pontos de vista e com a análise de outros setores do PMB que não foram incluídos nesta monografia, tais como o turismo e lazer náuticos e a pesquisa e desenvolvimento nas várias áreas que envolvem o mar e os rios.

ANEXO A

EXTRATO DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

TERMO DE PROMULGAÇÃO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

TÍTULO I

DOS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

Art. 1.º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado democrático de direito e tem como fundamentos:

- I - a soberania;
- II - a cidadania;
- III - a dignidade da pessoa humana;
- IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;
- V - o pluralismo político.

Parágrafo único. Todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente, nos termos desta Constituição.

Art. 2.º São Poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Legislativo, o Executivo e o Judiciário.

Art. 3.º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

- I - construir uma sociedade livre, justa e solidária;
- II - garantir o desenvolvimento nacional;
- III - erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais;
- IV - promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.

Art. 4.º A República Federativa do Brasil rege-se nas suas relações internacionais pelos seguintes princípios:

- I - independência nacional;
- II - prevalência dos direitos humanos;
- III - autodeterminação dos povos;
- IV - não-intervenção;
- V - igualdade entre os Estados;
- VI - defesa da paz;
- VII - solução pacífica dos conflitos;

- VIII - repúdio ao terrorismo e ao racismo;
- IX - cooperação entre os povos para o progresso da humanidade;
- X - concessão de asilo político.

Parágrafo único . 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.

TÍTULO IV

DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO II

Do Poder Executivo

Seção I

Do Presidente e do Vice-Presidente da República

Art. 78.º O Presidente e o Vice-Presidente da República tomarão posse em sessão do Congresso Nacional, prestando o compromisso de manter, defender e cumprir a Constituição, observar as leis, promover o bem estar geral do povo brasileiro, sustentar a união, a integridade e a independência do Brasil.

TÍTULO V

DA DEFESA DO ESTADO E DAS INSTITUIÇÕES

Capítulo II

Das Forças Armadas

Art. 142.º As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, e destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem.

TÍTULO VII

DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I

Dos Princípios Gerais da Atividade Econômica

Art. 170.º A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

- I - soberania nacional;
- II - propriedade privada;
- III - função social da propriedade;
- IV - livre concorrência;
- V - defesa do consumidor;
- VI - defesa do meio ambiente;
- VII - redução das desigualdades regionais e sociais;
- VIII - busca do pleno emprego;
- IX - tratamento favorecido para as empresas brasileiras de capital nacional de pequeno porte.”

TÍTULO VIII

DA ORDEM SOCIAL

CAPÍTULO VI

Do Meio Ambiente

Art. 225.º Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1.º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao poder público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas;

II - preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético;

III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção;

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto

ambiental, a que se dará publicidade;

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente;

VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente;

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.

§ 2.º Aquele que explorar recursos minerais fica obrigado a recuperar o meio ambiente degradado, de acordo com solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei.

§ 3.º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

§ 4.º A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.

§ 5.º São indisponíveis as terras devolutas ou arrecadadas pelos Estados, por ações discriminatórias, necessárias à proteção dos ecossistemas naturais.

§ 6.º As usinas que operem com reator nuclear deverão ter sua localização definida em lei federal, sem o que não poderão ser instaladas.

ANEXO B

CITAÇÕES DE PHILIP KOTLER

“Os principais objetivos das políticas macroeconômicas de um país são aumentar sua estabilidade econômica, seu crescimento e seu bem-estar. Um país desenvolve políticas macroeconômicas para lidar com seis desafios (...):

- Enfrentamento da inflação;
- Estimulação de investimentos de capital;
- Administração das taxas de câmbio de moedas estrangeiras;
- Administração da política fiscal;
- Redução do desemprego; e
- Enfrentamento de choques externos” (28:243).

“Há uma concordância generalizada entre os economistas de que os governos devem investir pesadamente no fornecimento e melhoria da infra-estrutura tais como: física, tecnológica, de capital humano e de desenvolvimento” (28:261).

“Para a infra-estrutura física: (1) ampla estrutura de transporte é vital para o desenvolvimento econômico, pois permite o acesso a recursos, bens e mercados; (2) investimentos em comunicações são essenciais para a construção de uma saudável economia de serviços de informação; (3) o fornecimento confiável e seguro de energia é necessário para sustentar a segurança e o crescimento econômico, e (4) sistemas distribuidores bem organizados e coordenados podem facilitar o desenvolvimento econômico propiciando o acesso a bens e serviços, o que implica maior consumo e portanto maiores investimentos.

Os governos desempenham um papel vital na criação das condições adequadas e do ambiente de apoio dentro do qual as indústrias podem selecionar e desenvolver com sucesso tecnologias comerciais. Algumas dessas condições são: (1) aumentar o relacionamento indústria – universidade, (2) aplicar esquemas fiscais e de subsídios para o apoio à pesquisa e desenvolvimento industrial e (3) adotar a proteção dos direitos de propriedade intelectual.

O principal elemento no desenvolvimento do capital humano de um país é o sistema formal de educação. (...) Além do sistema de educação formal, deve-se cuidar para que ocorra a reciclagem da força de trabalho do país, para tornar a mão-de-obra mais sensível a mudanças setoriais e em tecnologia. (...)

De modo a desenvolver empreendedores e pequenas e médias empresas, pelo menos três apoios básicos são necessários: o crédito, o treinamento e os serviços reais” (28:280).

“A prosperidade nacional (...) é altamente associada à melhoria da vantagem competitiva. (...) No início, uma nação tenta explorar suas condições fatoriais para impulsionar seu desenvolvimento. No estágio seguinte a nação começa a atrair tecnologia estrangeira e a investir em bens de capital, ao mesmo tempo em que encoraja mais poupança. (...) Num estágio mais avançado, a nação se volta para a inovação como principal impulsionador de sua riqueza nacional. Se tiver sucesso, poderá passar para um estágio mais além, caracterizado pelo esforço em gerenciar e conservar sua riqueza existente” (28:85).

“os países têm o direito de impor aos produtores estrangeiros algumas regras para os produtos vendidos em seus mercados, desde que as mesmas regras se apliquem aos produtos internos.

É difícil, na prática, distinguir uma medida ambiental legítima de uma medida protecionista disfarçada” (28:239).

“Após o final da Guerra Fria, o foco mundial transferiu-se de batalhas nas esferas políticas e militares para a competição e a cooperação no campo econômico. Seis forças principais favorecem essa conscientização: a realidade da interdependência global, o protecionismo geral e o crescimento de blocos regionais, a transnacionalização de empresas multinacionais, o rápido avanço tecnológico, o conflito interno das nações e a maior preocupação com o meio ambiente” (28:136).

“A rápida expansão do comércio de serviços altamente especializados certamente oferece uma grande oportunidade para os países em desenvolvimento – se puderem melhorar e investir substancialmente em seu capital humano” (28:237).

ANEXO C

CONCEITOS DEFINIDOS NA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO NO MAR (CNUDM) E A DECLARAÇÃO INTERPRETATIVA DO GOVERNO BRASILEIRO

A CNUDM definiu os conceitos de Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e Plataforma Continental.

De acordo com a CNUDM, todo Estado tem o direito de fixar a largura de seu mar territorial até o limite de 12 milhas a partir da linha de base, isto é, da linha de baixamar ao longo da costa. A soberania do Estado será exercida não só sobre o mar territorial, como também sobre o espaço aéreo, o leito e o subsolo desse mar. No mar territorial de um Estado os navios de qualquer bandeira terão o direito de passagem inocente, podendo atravessar essas águas, desde que o façam de maneira rápida e ininterrupta. A “passagem inocente” deverá respeitar as leis do Estado costeiro e as normas internacionais pertinentes, não podendo ser prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado.

A Zona Contígua é o espaço marítimo que se estende até 12 milhas além do limite exterior do mar territorial de um Estado costeiro, onde o Estado tem o direito de adotar medidas de fiscalização para:

- evitar infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, no seu território ou mar territorial; e
- reprimir infrações às suas leis e regulamentos cometidas no seu território ou no seu mar territorial.

A Zona Econômica Exclusiva (ZEE) é a zona situada além do mar territorial e a ele adjacente, que se estende até 200 milhas da linha da costa ou das linhas de base retas, a partir das quais se mede a largura do mar territorial. Mas, essa ZEE pode ser expandida

- qualquer Estado goza do direito de navegação e sobrevôo, cabendo-lhe, ainda, a liberdade para a instalação de cabos e dutos submarinos, bem como de outros usos do mar internacionalmente lícitos.

- Quanto à pesca, caso o Estado costeiro não faça uso de sua cota de captura, lhe é facultado, mediante acordos internacionais, autorizar a outros países completar o nível de captura recomendada. Para tanto, o Estado costeiro deve determinar o seu potencial de pesca, bem como a sua capacidade para capturar os recursos vivos.

- Há, ainda, o direito de exploração dos minerais encontrados no solo e subsolo marinhos. Este direito estender-se-á à produção de energia derivada da água, das correntes e dos ventos.

O Alto Mar é o espaço marítimo caracterizado por compreender todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago.

Ao assinar a Convenção o Governo Brasileiro apresentou a seguinte Declaração Interpretativa:

“O Governo brasileiro entende que, de acordo com as disposições da Convenção, o Estado costeiro tem, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental, o direito exclusivo de construir e de autorizar e regulamentar a construção, operação e uso de todos os tipos de instalações e estruturas, sem exceção, qualquer que seja sua natureza ou finalidade.

O Brasil exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental, além da distância de duzentas milhas marítimas das linhas de base, até o limite exterior da sua margem continental.

O Governo brasileiro entende que as disposições da Convenção não autorizam outros Estados a realizar, na zona econômica exclusiva, exercícios militares ou manobras militares, em particular, as que impliquem o uso de armas ou explosivos, sem consentimento do Estado costeiro.”

ANEXO D

EXTRATO DA PALESTRA SOBRE POLÍTICA EXTERNA PARA OFICIAIS

DAS FORÇAS ARMADAS, PROFERIDA EM 2002, PELO

MINISTRO OSMAR CHOIFI

“A continuidade de nossa política externa deve-se a alguns fatores, dos quais citarei os seguintes: nossa inserção geográfica na América do Sul; nossas relações pacíficas com os vizinhos; a inexistência de problemas fronteiriços; nossa extensão territorial, que faz do Brasil um “país continental”; a unidade lingüística, que equilibra a diversidade cultural; e o respeito sistemático a três princípios importantes, o de não-ingerência nos assuntos internos de outros países, o de não-intervenção e o de solução diplomática de controvérsias (...)

De forma não exaustiva, podemos listar alguns dos objetivos do Brasil no campo das relações internacionais: diversificação das relações com os demais países; aprofundamento das relações com os vizinhos sul-americanos; integração regional; desenvolvimento do comércio internacional; fortalecimento do sistema multilateral.

(...) O exemplo mais avançado, até o momento, da transformação das fronteiras na América do Sul em um fator de aproximação entre os países é o MERCOSUL.

(...) O MERCOSUL vem participando de uma vasta série de processos de negociação com outros blocos regionais ou países. O Chile e a Bolívia são membros associados ao MERCOSUL. O bloco está negociando com a Comunidade Andina de Nações a criação de uma Zona de Livre Comércio. Estão também em curso negociações para uma Associação Interregional com a União Européia.

(...) Em sua atuação diplomática no campo das negociações comerciais, como no processo de criação da ALCA e na OMC, o Brasil procura atingir os seguintes objetivos: expandir e diversificar suas exportações; aprimorar o multilateralismo comercial nas dimensões de acesso, disciplina e solução de controvérsias; preservar o grau de diversificação de seu comércio exterior; buscar nichos de oportunidade em outros mercados. Atingir esses objetivos significa contribuir para a construção de um país mais desenvolvido, com maior justiça social.

Sem dúvida, os atentados de 11 de setembro foram o evento de maior impacto, nos últimos meses, no surgimento de uma nova realidade internacional. Os atentados promoveram novos desafios e novas oportunidades para os Estados Unidos e, conseqüentemente, para o resto do mundo. O Presidente George W. Bush declarou guerra, como resultado dos atentados, a um inimigo transnacional e não-facilmente identificável. Isso exigiu a cooperação de aliados e mesmo de antigos rivais, mudando o cenário das relações internacionais. A concertação multilateral tendeu, pelo menos em um primeiro momento, a prevalecer, na reação norte-americana, sobre tendências de unilateralismo. A necessidade de segurança coletiva, no entanto, invadiu as jurisdições nacionais, diluindo a noção de interno e externo. Soberania, assim, passou a significar exercício eficaz das responsabilidades de cada Estado.

Acreditamos, por outro lado, que a luta contra o terrorismo não deve monopolizar a agenda internacional. Temas como a promoção dos direitos humanos, o desenvolvimento sustentável, o respeito às Convenções ambientais, a reforma do Conselho de Segurança das Nações Unidas, o desarmamento e não-proliferação de armas de destruição em massa e a promoção da paz em partes do mundo mergulhadas

em conflitos precisam seguir recebendo atenção extremada.

(...) Em seu discurso na Conferência Internacional sobre o Financiamento ao Desenvolvimento, em Monterrey, o Chanceler Celso Lafer indicou que “a pobreza é hoje o desafio mais dramático que enfrentamos”. A pobreza não pode mais ser vista como um fenômeno nacional. Suas conseqüências podem afetar a segurança no plano internacional. O financiamento para o desenvolvimento, nesse contexto, passa a ser um elemento fundamental para atingir objetivos sociais. Da mesma maneira, é preciso democratizar o processo decisório no campo do sistema financeiro internacional. Os fluxos de investimento internacional precisam tornar-se mais previsíveis.”

ANEXO E

ACORDOS INTERNACIONAIS

TRATADO DE TLATELOLCO (1967)

O Brasil participa desse tratado para proscrição de armas nucleares na América Latina e no Caribe, desde 1967.

TRATADO DA BACIA DO PRATA (1970)

O Brasil participa do Tratado da Bacia do Prata, que entrou em vigor em 1970, para permitir a integração, aproveitamento e preservação dos recursos materiais da região que engloba Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai.

TRATADO DA ANTÁRTICA (1975)

O Brasil participa Tratado da Antártica, que entrou em vigor em 1961, para assegurar que a Antártica seja usada para fins pacíficos, cooperação internacional e pesquisa científica, desde 1975, como membro aderente e, a partir de 1983, como membro consultivo.

TRATADO DE COOPERAÇÃO AMAZÔNICA (1978)

Existiu uma opinião, compartilhada por diversas Organizações Não-Governamentais (ONG) e alguns países, como a França e os EUA, da “necessidade” de internacionalização das políticas públicas para a região amazônica, o que acarretaria a perda da soberania brasileira e dos demais países vizinhos sobre parte de seus territórios.

Nesse contexto surgiu o Tratado de Cooperação Amazônica (TCA), firmado em julho

de 1978. Esse tratado é um instrumento multilateral relevante para promover a cooperação entre os países amazônicos – Brasil, Bolívia, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela – em favor do desenvolvimento sustentável da região. Duas décadas depois da sua assinatura, com a redução do temor de sua internacionalização, os governos observaram que a função do TCA não deveria ser a de construir um escudo contra os outros países, mas uma forma de interagir com a comunidade internacional.

No encontro de Lima, em 1995, foi reafirmada a importância da Amazônia como fonte essencial de matéria-prima para as indústrias alimentar, química e farmacêutica. E, à luz dos compromissos firmados na Rio-92, foi decidido aprofundar a cooperação voltada para a pesquisa e gestão nas áreas de diversidade biológica, recursos hídricos e hidrobiológicos, transportes, comunicações, populações indígenas, turismo, educação e cultura.

Na sexta reunião de chanceleres do TCA o Presidente Fernando Henrique Cardoso, mencionou que os sistemas de Vigilância da Amazônia (SIVAM) e de Proteção da Amazônia (SIPAM), que consistem de uma série de radares, para o controle do território e do espaço aéreo com alta tecnologia, estão sendo implementados pelo Governo Brasileiro para montar uma rede de comunicação e de presença moderna do Estado na região amazônica. E, mencionou também que:

“O TCA reflete as realidades e os desafios da integração (...) física, de energia, transportes ou comunicações. (...) Por isso estamos trabalhando para fortalecer o TCA, para efetivar a criação da nova organização – a Organização do Tratado de Cooperação Amazônica –, que dará maior peso institucional ao Tratado e reforçará a credibilidade de nossas iniciativas – inclusive na obtenção de recursos financeiros em outras regiões” (14:2-4).

Como resultados já obtidos podem se mencionar a conclusão do asfaltamento da rodovia Manaus – Boa Vista – Caracas e a inauguração da Linha de Transmissão Elétrica de Guri (Venezuela) para Boa Vista (Brasil).

ZONA DE PAZ E COOPERAÇÃO DO ATLÂNTICO SUL (1986)

Por iniciativa brasileira, em 27/10/1986, a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), declarou solenemente o Oceano Atlântico, na região entre a África e a América do Sul, como "Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul". Em consequência, têm-se realizados vários encontros entre as nações envolvidas onde:

- Foram assinadas declarações sobre a desnuclearização do Atlântico Sul, o ambiente marinho e a cooperação em negócios no Atlântico Sul;

- Foi estabelecido o Comitê Permanente da ZPCAS;

- Foi alcançado o acordo de encorajar a democracia e o pluralismo político, promover os direitos humanos e as liberdades fundamentais e ainda cooperar para o alcance desses objetivos; e

- Foram tomadas decisões sobre tráfico de drogas, proteção do ambiente marinho e atividades ilegais de pesca na ZPCAS.

MERCADO COMUM DO SUL (1991)

O Brasil participa do Tratado de Assunção, assinado em 1991, para criação do Mercado Comum do Sul, entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, ao qual, posteriormente se associaram o Chile e a Bolívia.

O sentido predominante das relações do Brasil com esses países é o da integração, por meio de: construção de pontes, melhoria de estradas, interconexões energéticas, acordos de transporte aéreo e hidroviário; as medidas comuns tomadas para eliminar as barreiras não-tarifárias, facilitar os trâmites comerciais e criar condições para investimentos recíprocos; e, mais recentemente, as ações para minimizar a crise econômica dos demais países do Cone

Sul.

Dessa forma, o MERCOSUL de hoje é uma área onde, cerca de 95% do comércio é livre de barreiras tarifárias e é uma também uma união aduaneira. Por ter personalidade jurídica de direito internacional, o MERCOSUL tem competência para negociar, em nome próprio, acordos com terceiros países, grupos de países e organismos internacionais. O MERCOSUL é hoje um ponto de referência nos contatos relativos a acordos de livre comércio com os países da sub-região da América do Sul, incluindo a Comunidade Andina de Nações, nas negociações para formação da Área de Livre Comércio das Américas (ALCA), e nas negociações para implementação do Acordo-Quadro Inter-regional de Cooperação Econômica e Comercial entre o MERCOSUL e a União Européia.

CONVENÇÃO INTER-AMERICANA CONTRA A FABRICAÇÃO ILÍCITA E O
TRÁFICO DE ARMAS DE FOGO, MUNIÇÃO, EXPLOSIVOS E MATERIAIS
CORRELATOS (1997)

O Brasil participa da Convenção Inter-Americana contra a fabricação ilícita e o tráfico de armas de fogo, munição, explosivos e materiais correlatos, adotada, em 1997, pela Organização dos Estados Americanos (OEA).

INICIATIVA DE INTEGRAÇÃO REGIONAL SUL AMERICANA (2000)

A Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul, promovida pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso foi realizada na cidade de Brasília, em 2000 (34:1-5), dando início ao que ficou conhecido como Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana (IIRSA).

Nela foi identificada a conveniência da adoção de enfoques específicos sul-americanos,

relacionados à geografia comum de seus países, cobrindo os seguintes assuntos: democracia; comércio; infra-estrutura de integração; drogas ilícitas e delitos conexos; informação, conhecimento e tecnologia; e segurança na América do Sul.

Os Presidentes registraram a meta compartilhada de formação de um espaço econômico-comercial ampliado na América do Sul voltado à liberalização progressiva do intercâmbio de mercadorias e serviços, à facilitação de investimentos e à criação da infra-estrutura necessária.

Houve um entendimento em torno do conceito de eixos regionais de desenvolvimento econômico e social sustentáveis, buscando promover uma visão integrada nas áreas de energia, transportes e telecomunicações. Nesse sentido foram definidos doze eixos na área de transportes, dos quais nove incluem o Brasil: Eixo Mercosul – Chile; Eixo Brasil – Bolívia – Paraguai – Chile – Peru; Eixo Venezuela – Brasil – Guiana – Suriname; Eixo Multimodal – Orinoco – Amazonas – Prata; Eixo Multimodal do Amazonas; Eixo Marítimo do Atlântico; Eixo Porto Alegre (Brasil) – Jujuy (Argentina) – Antofagasta (Chile); Eixo Bolívia – Paraguai – Brasil; e Eixo Peru – Brasil.

ANEXO F

LEGISLAÇÃO E POLÍTICAS NACIONAIS

POLÍTICA NACIONAL PARA OS RECURSOS DO MAR (1980)

A Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM), aprovada por decreto, em 1980, é orientada pelo Presidente da República, com assessoria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), que é um organismo colegiado que reunindo Marinha do Brasil e os diversos Ministérios que possuem responsabilidades ligadas ao mar ou que estejam vinculadas aos assuntos da PNRM (6:2)

A PNRM tem por finalidade fixar as medidas essenciais à promoção da integração do Mar Territorial e Plataforma Continental ao Espaço Brasileiro e à exploração racional dos oceanos, compreendidos os recursos vivos, minerais e energéticos da coluna d'água, solo e subsolo, que apresentem interesse para o desenvolvimento econômico e social do país e para a segurança nacional, visando, principalmente, a estabelecer as medidas de orientação, coordenação e controle, necessárias ao desenvolvimento de programas no campo das atividades de ensino, pesquisa, exploração e exploração racional dos recursos do mar; e a precisar a participação dos órgãos públicos, bem como das entidades privadas, no cumprimento dessas medidas. Entre os programas desenvolvidos estão o LEPLAC e o ProArquipélago.

O Programa LEPLAC, de Levantamento da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (PCJB) da CIRM concluiu suas atividades tendo definido novos Limites Externos para a Plataforma Continental, além da ZEE, com o acréscimo das regiões mais escuras apresentadas na Figura nº 2 do corpo da monografia. Esses novos limites serão submetidos em breve à ONU para reconhecimento.

O Programa Arquipélago (ProArquipélago), da CIRM, tem o propósito científico de

desenvolver pesquisas no Arquipélago de São Pedro e São Paulo abrangendo as seguintes áreas: geologia e geofísica, biologia, recursos pesqueiros, oceanografia, meteorologia e sismologia (Figuras F-1 e F-2). E, também, o propósito político-estratégico de estabelecer ZEE ao redor do arquipélago, consolidando o direito do Brasil de contar com uma área marítima adicional representada pelo círculo mais afastado, a noroeste do saliente nordestino, apresentado na Figura 2 do corpo da monografia.

Fig. nº F-1 – Foto aérea do Arquipélago de São Pedro e São Paulo

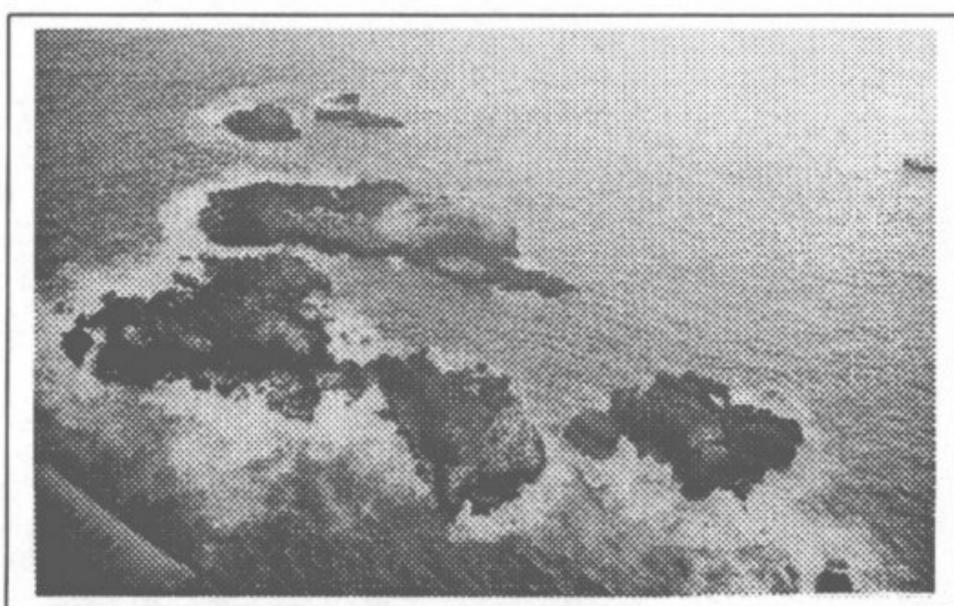
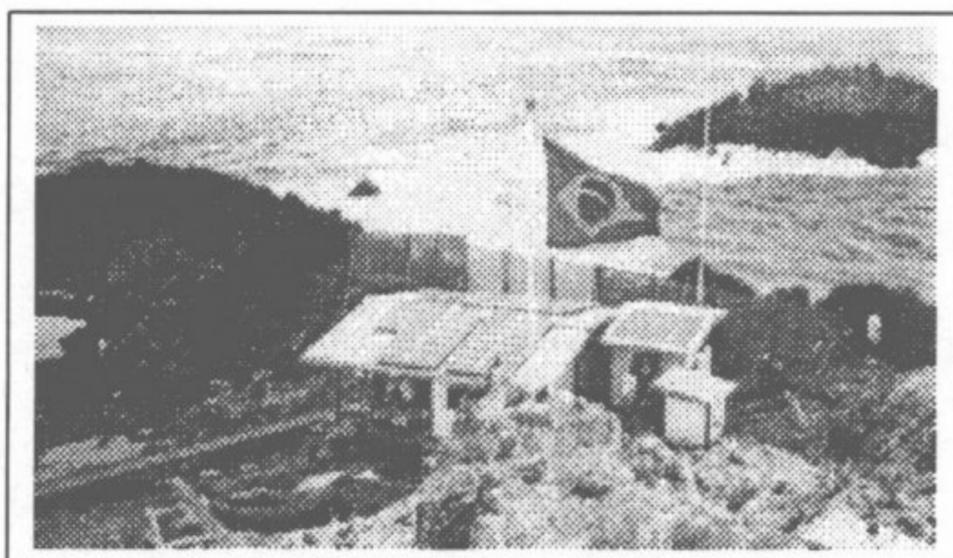


Fig. nº F-2 – Foto aérea da estação de pesquisas do arquipélago



PLANO NACIONAL DE GERENCIAMENTO COSTEIRO (1988)

O Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), instituído pela lei 7.661/1988 (8:1), articula e compatibiliza a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), com a PNRM e demais políticas incidentes na sua área, tendo como finalidade

primordial o estabelecimento de normas gerais visando a gestão ambiental da Zona Costeira do País e lançando as bases para formulação de políticas, planos e programas estaduais e municipais.

O PNGC abrange, na sua Faixa Marítima, o Mar Territorial e na sua Faixa Terrestre os municípios que sofrem influência direta dos fenômenos que ocorrem na Zona Costeira.

POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL (1994)

A Política Marítima Nacional (PMN) entrou em vigor no início da década de 80 e foi reformulada pelo Decreto no 1.265/1994. Ela salienta que “atividades marítimas são todas aquelas relacionadas com o mar, em geral, e com os rios, lagoas e lagos navegáveis” (5:2). Também são evidenciados os aspectos de harmonia com as demais políticas nacionais e coadunação com os atos internacionais relativos aos assuntos que lhe são pertinentes. Nela são estabelecidos quatorze objetivos de grande alcance que são:

1. O desenvolvimento de uma mentalidade marítima nacional;
2. A racionalidade e economicidade das atividades marítimas;
3. A independência tecnológica nacional;
4. A pesquisa, exploração e exploração racional dos recursos vivos;
5. A produção, no país, de navios, embarcações, equipamentos e material específicos, relacionados com o desenvolvimento das atividades marítimas e com a defesa dos interesses marítimos do país;
6. O aprimoramento da infra-estrutura portuária; aquaviária e de reparos navais do país;
7. A otimização do transporte aquaviário no comércio interno e externo;
8. A proteção do meio ambiente;
9. A formação, valorização e aproveitamento dos recursos humanos;
10. A privatização de atividades marítimas, sempre que a sua manutenção pelo Estado não constituir em imperativo estratégico ou de segurança nacional;
11. A obtenção de benefícios decorrentes dos atos internacionais;
12. A segurança das atividades marítimas e salvaguarda dos interesses nacionais;
13. A imagem favorável do país no exterior; e
14. A garantia da existência de um Poder Naval eficaz e em dimensões compatíveis com os demais componentes do Poder Marítimo.

POLÍTICA DE DEFESA NACIONAL (1996)

A atual Política de Defesa Nacional (PDN), lançada em 1996, é "voltada para ameaças externas, tem por finalidade fixar os objetivos para a defesa da Nação, bem como orientar o preparo e o emprego da capacitação nacional, em todos os níveis e esferas de poder, e com o envolvimento dos setores civil e militar".

Nela são definidos os seguintes objetivos para a Defesa Nacional:

- "a) a garantia da soberania, com a preservação da integridade territorial, do patrimônio e dos interesses nacionais;
- b) a garantia do Estado de Direito e das instituições democráticas;
- c) a preservação da coesão e da unidade da Nação;
- d) a salvaguarda das pessoas, dos bens e dos recursos brasileiros ou sob jurisdição brasileira;
- e) a consecução e a manutenção dos interesses brasileiros no exterior;
- f) a projeção do Brasil no concerto das nações e sua maior inserção no processo decisório internacional; e
- g) a contribuição para a manutenção da paz e da segurança internacionais."

POLÍTICA NACIONAL DE RECURSOS HÍDRICOS (1997)

A Política Nacional de Recursos Hídricos (PNRH) instituída pela lei 9.433/1997 (10:1) tem como objetivos: assegurar à atual e às futuras gerações a necessária disponibilidade de água, em padrões de qualidade adequados aos respectivos usos; a utilização racional e integrada dos recursos hídricos, incluindo o transporte aquaviário, com vistas ao desenvolvimento sustentável; e a prevenção e defesa contra eventos hidrológicos críticos. Entre suas diretrizes gerais de ação constam: a articulação do planejamento de recursos hídricos com os dos setores usuários e com os planejamentos regional, estadual e nacional; e, a integração da gestão das bacias hidrográficas com a dos sistemas estuários e zonas costeiras.

Com a lei 9.984/2000 (11:1) o Conselho Nacional de Recursos Hídricos ganhou competência para promover a articulação dos planejamentos elaborados pelas entidades que integram o Sistema Nacional de Recursos Hídricos e formular a Política Nacional.

Essa lei também cria a Agência Nacional de Águas (ANA) que tem a finalidade de implementar a PNRH.

LEI COMPLEMENTAR Nº 97 (1999)

A Lei Complementar nº 97/1999 que dispõe sobre a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Essa mesma lei define as atribuições da Autoridade Marítima, da seguinte forma:

“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” (22:4).

ANEXO G

EXTRATO DAS PALAVRAS DO MINISTRO DA DEFESA, GERALDO

QUINTÃO, AOS ALUNOS DO INSTITUTO RIO BRANCO

“Hoje o Brasil, país territorialmente satisfeito, não expansionista e confiante no Direito Internacional, tem reafirmado constantemente, com base no legado de Rio Branco, os postulados da não interferência e da solução negociada. O Brasil não constitui, do ponto de vista estratégico-militar, ameaça a nenhum país e nem se sente ameaçado. Concentrada em iniciativas que favorecem o desenvolvimento do espaço nacional, a agenda do serviço diplomático brasileiro diferencia-se, como salienta o Embaixador Luiz Felipe de Seixas Correa, "de forma muito nítida daquelas em que são centrais as preocupações de segurança".

Nas últimas décadas, a sociedade civil brasileira, amortecida por 130 anos sem conflito armado com os países vizinhos, sem contemplar inimigos evidentes e havendo vivenciado 25 anos de regime autoritário, perdeu o contato com o tema da defesa. Nota-se, portanto, que o componente militar do poder nacional deixou de ser levado em conta pelo planejamento diplomático, a não ser em questões específicas, como as missões de paz.

O monopólio que os militares exerceram por muito tempo sobre temas relacionados à segurança impediu a formação de uma "cultura de defesa" tanto nas áreas que deveriam ter vínculo direto com o assunto, como a Chancelaria e o Congresso, quanto nas que poderiam contribuir com novas idéias e abordagens, como as universidades e a imprensa.

A Política de Defesa Nacional, adotada em 1996, representa o resultado do esforço conjunto de diplomatas e militares, um importante marco na parceria entre civis e militares no Brasil, no sentido de fixar as linhas mestras do planejamento estratégico brasileiro. De outra parte, o processo que culminou com a criação, em junho do ano passado, do Ministério da Defesa, que contou também com a participação de civis de diversas áreas do Governo, entre eles vários diplomatas, tornou possível a abordagem mais abrangente e multidisciplinar das questões de defesa, cuja complexidade envolve atores extra-estatais, transcende fronteiras e perpassa, muitas vezes, o aspecto puramente militar. (...)

O Ministério da Defesa, em consonância com o propósito do Presidente Fernando Henrique Cardoso de fortalecer o conceito de América do Sul, tem enfatizado, em diferentes oportunidades, o fato de que o continente constitui uma unidade física contígua, com identidade estratégica própria, e que não é possível adotar um conceito único, hemisférico, de segurança, aplicável às três Américas. (...)

Na América do Sul, as prioridades nas áreas social e de infra-estrutura têm sido apresentadas como argumentos por setores que defendem a redução dos gastos militares. (...)

No novo sistema de defesa nacional a capacidade defensiva, baseada na dissuasão, será preservada. As Forças Armadas deverão contar com unidades de ação rápida, bem equipadas e adestradas, aptas a atuar de modo combinado, a se deslocar rapidamente e a cumprir distintos tipos de missão em diferentes cenários.

O fator qualidade deverá prevalecer sobre o da quantidade, e os componentes formação de recursos humanos e ciência e tecnologia passarão a ser priorizados, no sentido de reduzir o hiato tecnológico em relação aos países desenvolvidos. (...)

Considera-se como ameaça hoje a possibilidade de transbordamento de conflitos internos em Países vizinhos, que podem dar origem a problemas nas zonas de fronteira. Neste caso, as Forças Armadas deverão estar habilitadas a aplicar a força necessária, de modo rápido e efetivo, de modo a proteger os interesses brasileiros nestas áreas. (...)

Viver em um continente de paz assegura credenciais que servem a ganhos econômicos e prestígio em foros em que os temas de segurança são discutidos. Mas isto não significa que tenhamos que abdicar das condições básicas de defesa nacional ou do direito soberano de escolher a melhor forma de preparar nossa autodefesa, princípio, aliás, assegurado pelo artigo 51 da Carta das Nações Unidas". (...)

O Brasil pode ter importante papel como o indutor de uma visão estratégica regional, que aporte para o continente elementos de previsibilidade e transparência. Para que o País tire dividendos deste momento estratégico favorável, atuando como grande articulador regional, a política de defesa, e aqui eu retomo o que havia dito quando iniciei minhas palavras, precisa andar de forma conjugada com a política externa.

(...) A consolidação da paz é o nosso principal objetivo, mas o ambiente internacional de hoje, nem sempre amigável, nos obriga a estarmos preparados para garantir a integridade territorial e a soberania do País diante de emergências que demandem resposta armada.

Um melhor desempenho da economia e, por conseguinte, um reforço da capacitação nacional do País, que se espera ocorra nas próximas décadas, deverá, necessariamente, estar acompanhado de uma elevação do nosso perfil estratégico, que nos permita enfrentar os obstáculos que venham a ser colocados por eventuais competidores. A diplomacia deverá, então, desde agora, voltar a contemplar o aparato militar como instrumento de ação externa, e saberá equilibrar, com grande habilidade, o culto ao Direito e os recursos de poder, como o fez o Barão do Rio Branco no início do século."

ANEXO H

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

A Organização Marítima Internacional (IMO) gerada a partir de uma convenção da Organização das Nações Unidas, começou a funcionar em 1958.

A IMO foi criada com o propósito de servir de infra-estrutura para cooperação entre governos no campo da regulamentação governamental e práticas relativas a assuntos técnicos de todos os tipos afetos a navios mercantes utilizados no comércio internacional; para encorajar e facilitar a adoção geral dos mais altos padrões práticos em assuntos relativos à segurança, eficiência da navegação e prevenção e controle da poluição marinha a partir de navios.

O Brasil se filiou à IMO em 1963 e em 2000 foi atribuída à MB a Representação Permanente do Brasil Junto à IMO.

A IMO aprovou, entre outras, as seguintes convenções internacionais¹:

- Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973/1978 (MARPOL-73/78); e
- Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, 1972 (LC-72)

A MARPOL-73/78 estabelece regras para a preservação do meio ambiente marinho, buscando evitar a poluição causada por óleo, substâncias nocivas e despejos oriundos de navios e possui seis anexos relativos a poluição

- causada por óleo;
- causada por substâncias líquidas tóxicas transportadas a granel;

¹ OBINO, José Luiz Feio. **O Brasil e a IMO, as leis brasileiras: peculiaridades e dificuldades**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM) em 16 de abril de 2002.

- causada por substâncias nocivas transportadas em fardos, contêineres ou tanques portáteis;

- causada por esgoto de navios;

- causada por lixo de navios; e

- do ar causada por navios.

ANEXO I

CENÁRIOS POSSÍVEIS

O estudo do Conselho Nacional de Inteligência norte-americano (National Intelligence Council - NIC) intitulado “Tendências Globais 2015: Um Diálogo sobre o Futuro com Especialistas Não Governamentais” (33), elaborado em 2000, indica que:

- Dois movimentos populacionais terão forte impacto no mundo: a urbanização e a migração entre fronteiras;
- As tensões regionais motivadas por escassez de água aumentarão substancialmente;
- A produção mundial de alimentos e rebanhos será adequada para suprir as demandas de uma população em crescimento. No entanto, os problemas de distribuição e disponibilidade permanecerão;
- Os acordos existentes, como o Protocolo de Montreal para restauração da camada de Ozônio e o Protocolo de Kyoto limitando emissões nocivas por parte dos países desenvolvidos, não terão revertido o dano ambiental até 2015, mesmo se forem implantados integralmente;
- O Estado, em geral, se depara com três desafios fundamentais à sua capacidade de governança: o gerenciamento de relações com atores não governamentais; as redes e organizações criminosas; e as mudanças nas identidades das comunidades e redes. (Grupos religiosos e étnicos continuarão a desafiar os governos e os movimentos indígenas deverão crescer.);
- Os conflitos internos aos Estados serão os mais preocupantes nos próximos 15 anos.

O NIC elaborou quatro cenários:

Cenário 1: Globalização Inclusiva – um círculo virtuoso é desenvolvido entre

diferentes fatores de crescimento: tecnologia, economia, demografia e governança efetiva, o que permite à maior parte da população mundial se beneficiar da globalização.

Cenário 2: Globalização Perniciosa – as elites globais são prósperas mas a maior parte da população mundial não se beneficia com a globalização. O crescimento populacional e a escassez de recursos coloca substanciais entraves ao crescimento dos países em desenvolvimento.

Cenário 3: Competição Regional - As identidades regionais se fortalecem na Europa, Ásia e nas Américas movidas pela crescente resistência política na Europa e na Ásia à predominância global norte-americana.

Cenário 4: Mundo Pós-Polar - a economia norte-americana entra em recessão, as tensões políticas e econômicas na Europa crescem e a aliança EUA-Europa deteriora. Simultaneamente a governança nacional gera crises e (forte instabilidade) na América Latina, particularmente Colômbia, Cuba, México e Panamá.

O estudo da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República do Brasil (SAE/PR), realizado em 1997, denominado "Projeto Cenários-2020" (17), apresentou como resultado, três cenários prospectivos possíveis para o plano interno e outros três para o plano externo. De forma simplificada os cenários do plano interno são:

Cenário Abatiapé - de caráter globalizante, no qual o Brasil é uma potência econômica. Está modernizado, com plena inserção no mercado mundial, experimentando ampla integração econômica com a América do Sul, e com parceiros comerciais na Europa, Ásia e África Meridional. No plano interno, as disparidades regionais reduziram-se apenas levemente, com o Sul e Sudeste apresentando vantagem de competitividade em relação às demais regiões em face da melhor infra-estrutura de serviços. O Produto Interno Bruto (PIB) per capita é cerca de quatro vezes maior que o

de 1997. Entretanto, os índices de desemprego são da ordem de 6,5% da População Economicamente Ativa (PEA) e de pobreza da população total da ordem de 7 %. O grande desafio desse cenário é a segurança pública, em particular nos médios e grandes centros urbanos.

Cenário Baboré - é menos favorável do ponto de vista econômico, mas apresenta uma sociedade mais justa. A economia está, apenas seletiva e parcialmente, voltada para o comércio mundial, e ao mesmo tempo, o mercado interno é valorizado. O PIB é três vezes maior que o de 1997. Entretanto, o país continua a depender dos investimentos externos para manter o ritmo de crescimento, o que o torna mais vulnerável a mudanças no ambiente externo. O desemprego é de apenas 4% da PEA e a pobreza de 4% da população total. As disparidades regionais foram reduzidas e na Amazônia e região fronteira, o desenvolvimento resultou tanto em proteção contra destratos ambientais quanto em mais efetiva repressão a atividades ilegais.

Cenário Caaetê - é o mais desfavorável: o país não se modernizou, e permaneceu com altas concentrações de renda e disparidades regionais. O protecionismo comercial permanece, em face à defasagem tecnológica e à baixa competitividade do parque industrial nacional. A poupança interna é insuficiente para manter um ritmo adequado de crescimento, ao mesmo tempo em que o quadro de instabilidade política inibe investimentos internos. O PIB desse cenário seria apenas 45% maior que o de 1997, enquanto o desemprego atingiria 8% da PEA, e a pobreza seria de 14% da população total (foi 19% no ano de 1997). Outra característica desse cenário é o alastramento da corrupção, da violência e da impunidade.



BIBLIOGRAFIA

1. BEZERRA, Fernando. **A palavra da indústria: coletânea de pronunciamentos 1995-2002**. Brasília: CNI, 2002.
2. BLANKENHORN, David. Carta da América: as razões de uma guerra. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 17 fev. 2002. Internacional. Disponível em: <<http://www.estado.com.br/editorias/2002/02/17/int013.html>>. Acesso em: 22 fev. 2002.
3. BRASIL. Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. **Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM)**. Brasília, 1980.
4. BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988.
5. BRASIL. Decreto n. 1.265, de 11 de outubro de 1994. Aprova a Política Marítima Nacional (PMN). Brasília, 1994. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13 out. 1994. Seção 1, pt. 1.
6. BRASIL. Decreto n. 3.939, de 26 de setembro de 2001. Dispõe sobre a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM). Brasília, 2001. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 set. 2001. Seção 1, pt. 1.
7. BRASIL. Lei Complementar n.º 97, de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. **Boletim do Ministério da Marinha**, Rio de Janeiro, n. 8, p. 5, 1999. Tomo I.
8. BRASIL. Lei n.º 7.661, de 16 de maio de 1988. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. **Coleção das Leis dos Estados Unidos do Brasil**, Brasília, DF, v. 3, p. 58-60, abr./jun.1988.
9. BRASIL. Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. **Boletim do Ministério da Marinha**. Rio de Janeiro, n. 3, p.5-19, 1993. Tomo I.
10. BRASIL. Lei n.º 9.433, de 8 de maio de 1997. Institui a Política Nacional de Recursos hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 maio 1997. Seção 1, pt. 1.
11. BRASIL. Lei n.º 9.984, de 17 de julho de 2000. Dispõe sobre a criação da Agência Nacional de Águas, entidade federal de implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos e de coordenação do Sistema Nacional de Gerenciamento dos Recursos Hídricos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18 jul. 2000. Seção 1, pt. 1.
12. BRASIL. Presidente, 1995 - : Fernando Henrique Cardoso. **Discurso do Senhor Presidente da República na Cerimônia de Apresentação dos Oficiais-Generais promovidos em 31 de março de 2002**, Brasília, DF: Palácio do Planalto, 2002.

Boletim [Palavra Internacional do Brasil] - 01/05/2002. Mensagem recebida por: <palavrabr@lists.relnet.com.br> em 02 maio 2002.

13. BRASIL. Presidente, 1995 - : Fernando Henrique Cardoso. **Discurso na cerimônia de inauguração da interconexão elétrica entre o Brasil e a Venezuela.** Santa Elena de Uiarén: [s.n.], 2001. Discurso proferido em 13 ago. 2001. Disponível em: <<http://mre.gov.br/sei/pr-interconexao.htm>>. Acesso em: 01 jul. 2002.
14. BRASIL. Presidente, 1995 - : Fernando Henrique Cardoso. **Discurso no encerramento da VI Reunião de Chanceleres do Tratado de Cooperação Amazônica (TCA).** Caracas: [s.n.], 2000. Discurso proferido em 06 abr. 2000. Disponível em: <<http://www.mre.gov.br/sei/pr-tca.htm>>. Acesso em: 03 jul. 2002.
15. BRASIL. Presidente, 1995 - : Fernando Henrique Cardoso. **Impacto da Globalização nos Países em Desenvolvimento: Riscos e Oportunidades.** Cidade do México: [s.n.], 1996. Conferência proferida no Colégio do México em 20 fev. 1996. Disponível em: <<http://www.mre.gov.br/sei/mexico96.htm>>. Acesso em: 05 jul. 2002.
16. BRASIL. Presidente, 1995 - : Fernando Henrique Cardoso. **Repensando o Brasil: futuro, presente e passado.** Rio de Janeiro: [s.n.], 2000. Palestra proferida no Instituto Nacional de Altos Estudos em 15 de maio de 2000. Disponível em: <<http://www.mre.gov.br/sei/xiiforum-pr.htm>>. Acesso em: 02 jul. 2002.
17. BRASIL. Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República. **Cenários Brasil 2020. Parcerias Estratégicas**, Brasília, v.1, n. 4, p.5-24, dez. 1997.
18. CARDOSO, Fernando Henrique. FH defende a radicalização da democracia. **Zero Hora**, 28 abr. 2002. Boletim [Palavra Internacional do Brasil] - 06/05/2002. Mensagem recebida por: <palavrabr@lists.relnet.com.br> em 06 maio 2002.
19. CHOIFI, Osmar V. **Palestra do Senhor Secretário-Geral das Relações Exteriores aos Participantes do Curso de Política e Estratégia Marítimas; do Curso de Política e Estratégia Aeroespaciais; e do Curso de Política, Estratégia e Alta Administração do Exército.** Brasília: [s.n.], 2002. Palestra proferida no Palácio do Itamaraty em 24 de abr. de 2002. Boletim [Palavra Internacional do Brasil] - 03/05/2002. Mensagem recebida por: <palavrabr@lists.relnet.com.br> em 03 maio 2002.
20. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (Brasil). **Pesquisa aquaviários – CNT – 2002: relatório analítico.** [s.l.], 2002.
21. COSTA FILHO, Carlos Roberto Pio. Brasil, economia aberta?. **Correio Internacional.** Disponível em: <<http://www.relnet.com.br/pgn/colunaaj8.lasso>>. Acesso em: 01 jul. 2002.
22. ESCOLA DE GUERRA NAVAL (Brasil). EGN-215. **Guia para elaboração de ensaios e monografias.** Rio de Janeiro, 1998.
23. ESCOLA DE GUERRA NAVAL (Brasil). FI-219. **Guia para elaboração de referências bibliográficas.** Rio de Janeiro, 2001.

24. ESCOLA DE GUERRA NAVAL (Brasil). FI-321A. **Prospectiva**. Rio de Janeiro, 1991.
25. ESCOLA DE GUERRA NAVAL (Brasil). FI-328. **Fundamentos de Ciência Política**. Rio de Janeiro, 2000.
26. ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (Brasil). **Fundamentos doutrinários da Escola Superior de Guerra**. Rio de Janeiro: Luzes – Comunicação Arte & Cultura, 2000.
27. ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (Brasil). **Subsídios para estudo dos fundamentos doutrinários - volume II; Assuntos Específicos**. Rio de Janeiro: A Escola, v. II, 2000.
28. KOTLER, P.; JATUSRIPITAK, S.; MAESINCEE, S. **O Marketing das Nações; uma abordagem estratégica para construir as riquezas nacionais**. Tradução Bazán Tecnologia e Lingüística. São Paulo: Futura, 1997.
29. LAFER, Celso. **Discurso do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores por ocasião da Solenidade de Encerramento do 29º Período de Sessões da CEPAL**, [s.l.]: 2002. Boletim [Palavra Internacional do Brasil] - 11/05/2002 Mensagem recebida por: <palavrabr@lists.relnet.com.br> em 11 maio 2002.
30. LAFER, Celso. **Discurso do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores por ocasião da cerimônia de formatura da Turma Antônio Houaiss do Instituto Rio Branco**, Brasília: 2002. Boletim [Palavra Internacional do Brasil] - 12/06/2002 Mensagem recebida por: <palavrabr@lists.relnet.com.br> em 12 jun. 2002.
31. LAFER, Celso. **Intervenção do Ministro de Estado das Relações Exteriores por ocasião do Fórum Nacional “Nova Ordem Internacional, globalização e o mundo pós-11 de setembro**, Brasília: 2002. Boletim [Palavra Internacional do Brasil] - 09/05/2002 Mensagem recebida por: <palavrabr@lists.relnet.com.br> em 09 maio 2002.
32. LIMA, Mauro França de Albuquerque. **Atlântico Sul – Os novos contornos da segurança no quadro regional e articulação com outros espaços**. Monografia – Curso Superior Naval de Guerra, Instituto Superior Naval de Guerra, Lisboa, 2001.
33. NATIONAL INTELLIGENCE COUNCIL (2000). **Global Trends 2015: A dialogue about the future with nongovernment experts**. Disponível em: http://www.cia.gov/nic/NIC_Publications/2015_files/2015.htm. Acessado em 15/07/2002.
34. ORGANIZACIÓN DE ESTADOS IBEROAMERICANOS. **Biblioteca Digital de la OEI**. Apresenta uma introdução sobre a Reunião de Presidentes da América do Sul realizada em Brasília, Brasil, 31 ago. e 01 set. 2000. Disponível em: <<http://www.campus-oei.org/oeivirt/cimeira0.htm>>. Acesso em: 02 jul. 2002.
35. PEREIRA, Antonio Carlos. **Brasil, o Reino Unido e a segurança do Atlântico Sul, na visão de um observador brasileiro**. In: Seminário Brasil - Reino Unido, 18 - 19 set. 1997. Disponível em: <<http://www.mre.gov.br/ipri/SBRINGLATERRA.html>>. Acesso em: 05 jul. 2002.

36. QUINTÃO, Geraldo. **Defesa, diplomacia e o cenário estratégico**. Brasília: [s.n.], 2000. Palavras do Ministro da Defesa aos alunos do Instituto Rio Branco em 28 de agosto de 2000. Disponível em: <<http://www.mre.gov.br/sei/quintao-irbr.htm>>. Acesso em: 10 jul. 2002.
37. ROCHA, Paulo de Tarso Sampaio. **A importância de um Eixo Marítimo de Integração e Desenvolvimento para o Brasil**. Monografia – Curso de Política e Estratégia Marítimas, Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro: EGN,2000.
38. SOUZA, Maria Helena Severo de. Os recursos do mar brasileiro; histórico e perspectivas. **Pesquisa Naval**, Rio de Janeiro, n. 13, p.119-132, out. 2000.



MARINHA DO BRASIL

EGN 05/19/2008 15:12:41

Recibo de Empréstimo

Usuario

86173103 Marcus Vinícius de Castro Loureiro

Descricao do(s) Exemplar(es)

84.624 áreas de interesse estratégico do p
oder

marítimo brasileiro.

Num. Cham.: 9-D-93

Tipo de Empréstimo normal

Data Dev. Prevista 03/06/2008

Atendente : Nathanael