

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG ANDRÉ LUIZ MELO SILVA

A MARINHA DO BRASIL COMO COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO
ATLÂNTICO SUL (CAMAS), NO BIÊNIO 2020/2021 – DESAFIOS E PERSPECTIVAS

Rio de Janeiro

2019

CMG ANDRÉ LUIZ MELO SILVA

A MARINHA DO BRASIL COMO COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO
ATLÂNTICO SUL (CAMAS), NO BIÊNIO 2020/2021 – DESAFIOS E PERSPECTIVAS

Tese apresentada à Escola de Guerra Naval,
como requisito parcial para a conclusão do
Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CMG (Refº) Cláudio Rogerio de
Andrade Flôr

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2019

AGRADECIMENTOS

À Deus, pela saúde, paz e disposição para atingir todos os objetivos.

À minha querida família, meu porto seguro, pelo valoroso apoio e compreensão dos períodos de ausência destinados ao cumprimento de minhas obrigações.

E ao Capitão de Mar e Guerra (Ref^o) Cláudio Rogerio de Andrade Flôr, pelas orientações, confiança e paciência, que foram fundamentais para a conclusão deste trabalho.

RESUMO

Apesar dos avanços tecnológicos nos transportes terrestres e aéreos, a maior parte das mercadorias que movimentam o comércio mundial são transportadas por vias marítimas, dentre as quais muitas passam pelo Atlântico Sul, em virtude de características favoráveis ao Tráfego Marítimo (TM), tais como: as ligações com os oceanos Pacífico e Índico, a ausência de obstáculos continentais para a navegação entre os hemisférios e as raras ocorrências de ventos fortes formadores de ciclones. Nesse contexto, torna-se relevante a importância do Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS), uma cooperação internacional, constituída pelas Marinhas da Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai que, há mais de 50 anos, tem contribuído para a defesa das Linhas de Comunicações Marítimas (LCM) do Atlântico Sul por meio da coordenação de exercícios, adestramentos e eventos sobre a doutrina de Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM). O cargo de Coordenador é revezado, a cada dois anos, por Almirantes argentinos, brasileiros e uruguaios. Considerando o fato de que, a partir de março de 2020, a MB exercerá o cargo pela décima vez, foi identificada, como problema, a existência de providências que deveriam ser tomadas com antecedência, bem como a possibilidade de aperfeiçoamento das tarefas sob a responsabilidade do Coordenador. Portanto, o objetivo desta tese foi apresentar sugestões para que a MB, exercendo o cargo de CAMAS, possa contribuir para a defesa das LCM do Atlântico Sul. Para alcançar tal objetivo, foram realizadas a análise da atual estrutura organizacional da MB visando a assumir o cargo de Coordenador, a identificação de medidas que possibilitariam o aprimoramento dos procedimentos de CNTM e a análise dos possíveis desafios e perspectivas para o biênio 2020/2021, tendo em vista as “novas ameaças” ao TM após os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001 nos EUA. A metodologia utilizada consistiu em pesquisas bibliográficas baseadas em trabalhos de autores conhecidos por teorias marítimas consagradas, publicações relacionadas ao CAMAS, normas brasileiras como a Política e a Estratégia Nacional de Defesa, e outras fontes de informações provenientes do atual Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM).

PALAVRAS CHAVE: Atlântico Sul. CAMAS. Defesa. Linhas de Comunicações Marítimas. Tráfego Marítimo. Doutrina. CNTM. Compartilhamento. Informações. Entorno Estratégico. Desafios. Perspectivas.

ABSTRACT

Despite technological advances in land and air transportation, most of the goods that move world trade are transported by sea, many of which pass through the South Atlantic, due to characteristics favorable to Maritime Traffic (TM), such as the links with the Pacific and Indian oceans, the absence of continental obstacles to navigation between the hemispheres and the rare occurrence of strong cyclone winds. In this context, it becomes relevant the importance of the South Atlantic Maritime Area Coordinator (CAMAS), an international cooperation constituted by the Argentine, Brazilian, Paraguay and Uruguayan Navies that, for more than 50 years, has contributed to the defense of the South Atlantic Maritime Communications (LCM) by coordinating exercises, training and events about the Naval Maritime Traffic Control (CNTM) doctrine. The position of Coordinator is rotated every two years by Argentine, Brazilian and Uruguayan Admirals. Considering the fact that from March 2020, MB will hold the position for the tenth time, it was identified as a problem the existence of measures that should be taken in advance, as well as the possibility of improving the tasks under the responsibility of the Coordinator. Therefore, the objective of this thesis was to present suggestions that MB, acting as CAMAS, could contribute to the defense of the South Atlantic LCM. To achieve this objective, was done an analysis of the current organizational structure of MB aiming to assume the Coordinator, the identification of measures that would make it possible to improve CNTM procedures and an analysis the possible challenges and prospects for the 2020/2021 biennium, in view of the “new threats” to the TM after the terrorist attacks of September 11, 2001 in the USA. The methodology used consisted of bibliographic research based on works by authors known for consecrated maritime theories, publications related to CAMAS, Brazilian rules such as the National Defense Policy and Strategy, and other sources of information from the current Maritime Policy and Strategy Course (C-PEM).

Keywords: South Atlantic. CAMAS. Defense. Maritime Communications Lines. Maritime Traffic. Doctrine. CNTM. Sharing. Informations. Strategic Environment. Challenges. Prospects.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Triângulos Geoestratégicos do Atlântico Sul	27
Figura 2 – Organograma da ORGACONTRAM	39

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMAS	Área Marítima do Atlântico Sul
ARA	Armada da República da Argentina
AROU	Armada da República Oriental do Uruguai
ARPAR	Armada da República do Paraguai
CAMAS	Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul
CISMAR	Centro Integrado de Segurança Marítima
CEM	Chefe do Estado-Maior
CNIE	Conferência Naval Interamericana Especializada
CNTM	Controle Naval de Tráfego Marítimo
CNUCD	Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CODEFTRAMI	Coordenação da Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano
COLCO	Comandante Local do Controle Operativo
COMCONTRAM	Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo
ComOpNav	Comando de Operações Navais
CONSA	<i>Consular Adviser</i>
C-PEM	Curso de Política e Estratégia Marítimas
CSM	Consciência Situacional Marítima
EIA	<i>Energy Information Administration</i>
END	Estratégia Nacional de Defesa
JID	Junta Interamericana de Defesa
LCM	Linhas de Comunicações Marítimas
LEPLAC	Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira

MAC	Major Area Commander's
MB	Marinha do Brasil
NCAGS	<i>Naval Cooperation and Guidance for Shipping</i>
NCSLO	<i>Naval Control of Shipping Liaison Officer</i>
NCSO	<i>Naval Control of Shipping Officer</i>
OCA	<i>Operational Control Authorities</i>
ONU	Organização das Nações Unidas
ORGACONTRAM	Organização de Controle Naval do Tráfego Marítimo
ORGDCP	Organização de Direção Civil de Pesca
ORGDCTM	Organização de Direção Civil do Tráfego Marítimo
ORGSEGTRAM	Organização de Segurança do Tráfego Marítimo
OMI	Organização Marítima Internacional
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PND	Política Nacional de Defesa
PTI	Publicação Tática Interamericana
REPTOF	<i>Reporting Officer</i>
STA	Segurança do Tráfego Aquaviário
TIAR	Tratado Interamericano de Assistência Recíproca
TM	Tráfego Marítimo
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	TEORIAS MARÍTIMAS E A RELEVÂNCIA DOS OCEANOS PARA A SOBREVIVÊNCIA DOS ESTADOS	16
2.1	Geoffrey Till e a importância das Linhas de Comunicação Marítimas	17
2.2	Alfred Thayer Mahan e o Controle do Mar	21
2.3	Therezinha de Castro e a Geopolítica	24
3	A IMPORTÂNCIA DO CAMAS PARA A DEFESA DAS LINHAS DE COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS DO ATLÂNTICO SUL	30
3.1	O CAMAS e a sua Estrutura	33
3.2	A Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano	37
3.3	O CAMAS e defesa das Linhas de Comunicações Marítimas do Atlântico Sul ..	42
4	A MB EXERCENDO O CARGO DE CAMAS	49
4.1	A estrutura da MB para assumir o cargo de CAMAS	50
4.2	Desafios e Perspectivas	55
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	59
	REFERÊNCIAS.....	62

1 INTRODUÇÃO

Mais de 70% do planeta é composto por superfícies líquidas, sendo que, no Hemisfério Sul, também conhecido por “Oceânico”, tal proporção ultrapassa 80% de águas. A existência nos mares e oceanos de inúmeras riquezas, desde a biodiversidade marinha, fornecedora de alimentos, o petróleo, o gás e outras substâncias e minerais preciosos, movimentam a economia global e são fundamentais para a sobrevivência de muitos Estados. O mar representa a fronteira imaginária entre alguns continentes e países, sendo utilizado para o transporte de cargas e pessoas, além de contribuir para o equilíbrio climático do planeta por meio das diferenças de temperaturas das correntes marinhas.

Alfred Thayer Mahan em sua obra *The Influence of Sea Power Upon History (1660-1783)*, considerou o Poder Marítimo como a chave para a expansão militar e econômica de um Estado. Segundo Mahan, do ponto de vista político e social, o mar representava uma grande via por onde os homens poderiam transitar em todas as direções, mas que, em função do desgaste de algumas rotas, outras eram mais utilizadas. Apesar das ameaças, o transporte pelo mar seria sempre mais fácil e de menor custo que o transporte por terra (MAHAN, 1987, p.25). Nesse contexto, ressalta-se a importância das Linhas de Comunicações Marítimas (LCM), por onde “cerca de noventa por cento do comércio mundial, no que diz respeito ao peso e ao volume, são deslocados e transportados pela via marítima” (TILL, 2006, p. 8).

Durante o discurso em homenagem ao Dia Marítimo Internacional em 2016, o então Secretário-Geral das Nações Unidas, Sr. Ban Ki-moon, declarou que o transporte marítimo representava a espinha dorsal do comércio e da economia global e o Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional (OMI), Kitack Lim, destacou a confiança

mundial no transporte marítimo de mercadorias, combustível, alimentos, bens e produtos (ONUBR, 2016).

De forma a contribuir para a segurança do Tráfego Marítimo (TM) nas LCM de interesse, os Estados necessitam do Poder Marítimo¹ adequado, com um Poder Naval² forte e pronto para operar. Além disso, para que a prontidão seja alcançada, torna-se necessária a realização de exercícios e adestramentos no mar que podem interferir nas LCM, ou mesmo causar a interdição para navegação em algumas áreas. Para minimizar tais consequências, é fundamental o desenvolvimento de uma Consciência Situacional Marítima³ (CSM) que envolva os governantes e a sociedade como um todo, a fim de exaltar a importância do mar para o Estado e, dependendo da situação, a necessidade de estreitamento de laços com outros países, para que os problemas sejam resolvidos de forma integrada.

Nesse contexto, e com o propósito de contribuir para a segurança da navegação nas principais LCM de interesse, o Brasil participa de algumas cooperações internacionais, dentre as quais se destaca a participação, juntamente com Argentina, Paraguai e Uruguai, da Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS).

A AMAS foi originária do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), celebrado em 1947, na cidade do Rio de Janeiro, com o propósito de prover defesa mútua entre os países americanos. O tratado previa que o ataque contra um dos membros seria considerado como ataque contra todos, com base na chamada "doutrina da defesa hemisférica" (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018).

¹ De acordo com a Doutrina Militar Naval (DMN), "Poder Marítimo é a projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e manter os objetivos nacionais." (BRASIL, 2017, p.1-1).

² O Poder Naval "é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente" (BRASIL, 2017, p.1-4).

³ Define-se Consciência Situacional Marítima (CSM) como a efetiva compreensão das tendências e relações, que se desenvolvem temporalmente no ambiente marítimo, entre diversos atores, que podem impactar a defesa, a segurança, a economia e o entorno estratégico de um país (BRASIL, 2017, p.1-4).

Em 1959, foi criado pela Junta Interamericana de Defesa (JID)⁴ o Plano para a Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano – Plano DEFTRAMI, que possuía o propósito de controlar e proteger o TM Interamericano e dividia a zona marítima do TIAR em diferentes Áreas Marítimas por grupos de países, dentre as quais a AMAS, que compreendia as zonas marítimas correspondentes aos litorais da Argentina, Brasil e Uruguai. Também foram criados Subcomitês Regionais para tratar da defesa do TM, dentre os quais o Subcomitê Regional do Atlântico Sul, composto pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai.

Em 1965, foram aprovadas as recomendações para criação da Junta de Comandantes-em-Chefe das Marinhas da AMAS e para instituição de um Coordenador – CAMAS que, em tempo de crise ou conflito armado e, a critério dos países signatários, assumiria a função de Comandante da Área Marítima do Atlântico Sul. No ano seguinte, durante a 1ª Reunião de Comandantes das Marinhas da AMAS, foram aprovadas as atribuições e a gestão do cargo em sistema de rodízio de dois anos, por Almirantes das Marinhas do Brasil (MB) e da Armada da República da Argentina (ARA). A partir de 1992, foi aprovada a inclusão no rodízio de um Almirante da Armada da República Oriental do Uruguai (AROU). Desde então, o cargo de CAMAS é revezado entre as três Marinhas, sendo a transmissão realizada no país da Marinha que transmitirá o cargo (AMAS, 2019).

Concluindo o breve histórico de criação do CAMAS, o Plano DEFTRAMI foi convertido para Plano para a Coordenação do Tráfego Marítimo Interamericano – Plano CODEFTRAMI, durante II Conferência Naval Interamericana Especializada em CNTM realizada em 1996. Tal mudança visava à coordenação das ações de direção, controle e proteção do tráfego marítimo continental, de modo a assegurar o uso das LCM de interesse.

⁴ A Junta Interamericana de Defesa (JID) foi criada em 1942 durante a 3ª Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores das 21 Repúblicas Americanas, com a finalidade de estudar e sugerir a defesa do continente americano frente às ameaças que representavam as potências do Eixo na Segunda Guerra Mundial. Disponível em: <http://www.jid.org/?page_id=2312&lang=pt>. Acesso em: 10 maio 2019.

No contexto das cooperações internacionais para a defesa das LCM, este trabalho será delimitado pela importância do CAMAS para a segurança do TM no Atlântico Sul. O problema identificado consiste na existência de providências que deveriam ser tomadas visando ao exercício do cargo pela MB, programado para ocorrer a partir de março de 2020, bem como na possibilidade de aperfeiçoamento das tarefas sob a responsabilidade do Coordenador.

Quanto ao objetivo, o trabalho buscará apresentar sugestões para que a MB, exercendo o cargo de CAMAS, possa contribuir para a defesa das LCM do Atlântico Sul. Para que tal meta seja alcançada, foram estabelecidos os seguintes objetivos intermediários: a análise da atual estrutura organizacional da MB, visando a assumir o cargo de Coordenador; a identificação de medidas que possibilitariam o aprimoramento dos procedimentos de CNTM no âmbito dos países-membros da AMAS, tais como a utilização da doutrina *Naval Cooperation and Guidance for Shipping*⁵ (NCAGS); e a análise dos possíveis desafios e perspectivas para o biênio 2020/2021, tendo em vista as “novas ameaças”⁶ ao TM.

A pesquisa é considerada relevante pelo fato de o CAMAS ser um importante fórum de cooperação internacional que contribui para a defesa das LCM no Atlântico Sul. O referencial teórico será baseado nas análises de trabalhos de autores conhecidos por teorias marítimas consagradas, tais como Geoffrey Till, Alfred Thayer Mahan e Therezinha de Castro; nas publicações da AMAS que vêm sendo atualizadas com foco na evolução da doutrina de Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM); na Política Nacional de Defesa

⁵ A doutrina *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS) passou a ser utilizada pelas marinhas dos países signatários da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) após os atentados de 2001 nos EUA. Consiste em prover apoio aos Comandantes Militares e TM em tempo de paz, crise e conflito, através de cooperação, orientação, alerta, apoio e, quando necessária, supervisão. Adicionalmente, prover orientação, alerta e apoio militar ao que se relacione aos interesses comerciais marítimos das nações participantes a nível mundial, para incrementar a segurança de Navios Mercantes e para apoiar operações Militares (NATO, 2016, p. 1-2).

⁶ De acordo com a Junta Interamericana de Defesa (JID), as “Novas Ameaças” presentes em nossas sociedades são, principalmente: o Terrorismo; o Crime Organizado; o Tráfico Ilícito de Drogas; o Tráfico Ilícito de Armas; os “Ciberataques”; a Corrupção; os Desastres Naturais; o Desgaste do Meio Ambiente e Lavagem de Dinheiro. Disponível em <http://www.jid.org/?page_id=2270&lang=pt>. Acesso em: 10 maio 2019.

(PND) e na Estratégia Nacional de Defesa (END), recentemente aprovadas, que ressaltam a importância das cooperações internacionais frente às possíveis ameaças:

Em que pese a América do Sul constituir-se numa das regiões mais estáveis do mundo, não se pode desconsiderar a possibilidade de tal circunstância vir a sofrer interrupção, de sorte que o Brasil poderá ver-se compelido a contribuir para a solução de eventuais controvérsias sub-regionais ou mesmo para defender seus interesses. O reforço dos mecanismos de cooperação e integração na região merece, portanto, atenção especial (BRASIL, 2018d, p.10).

Promoção da cooperação internacional. Refere-se às atividades mantidas entre o Setor de Defesa brasileiro e os congêneres estrangeiros, visando ao estreitamento dos laços de amizade, ao conhecimento mútuo e ao desenvolvimento de um ambiente de camaradagem e cooperação (BRASIL, 2018, p. 39).

Também serão considerados os conhecimentos decorrentes da experiência adquirida durante o período (jan/2017 a jan/2019) em que exerci o cargo de Chefe do Estado-Maior (CEM) do Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM) que, em outubro de 2018, transformou-se em Centro Integrado de Segurança Marítima⁷ (CISMAR), além de informações prestadas por militares que possuem experiência no assunto e/ou tenham servido em ambas as OM.

Algumas atividades realizadas durante o atual Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM) também servirão de subsídios para a elaboração do trabalho, tais como as palestras do Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior – Comandante de Marinha⁸, que ressaltou a importância dos mares e oceanos para o planeta, provendo recursos naturais e minerais e, principalmente, garantindo o futuro e a prosperidade dos Estados, tendo em vista o crescente aumento do comércio internacional por vias marítimas, com perspectivas de triplicar até 2030; e a do Vice-Almirante Roberto Gondim – Diretor de Portos e Costas⁹, que

⁷ A Portaria 326/MB de 31 de outubro de 2018 alterou a denominação do COMCONTRAM para CISMAR. Tal alteração teve como finalidade contribuir para a integração da MB com agências governamentais do Poder Marítimo e, consequentemente, para o incremento da Consciência Situacional Marítima nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

⁸ Palestra realizada na Escola Superior de Guerra (ESG) para o Curso Superior de Defesa (CSD), em 12 de março de 2019.

⁹ Palestra realizada na Escola de Guerra Naval para o C-PEM, em 16 de abril de 2019.

apresentou os assuntos atualmente tratados nos fóruns discussão da OMI, além de dados relevantes sobre o transporte marítimo internacional.

O trabalho está estruturado em quatro capítulos além desta Introdução. No capítulo 2 será abordada a influência dos oceanos na sobrevivência dos estados, com base no referencial teórico; no capítulo 3 será apresentada a importância do CAMAS no contexto da defesa das LCM de interesse; no capítulo 4 será analisada a atual estrutura da MB considerando a assunção do cargo de CAMAS, além dos possíveis desafios e perspectivas para o biênio 2020/2021. Por fim, serão apresentadas algumas considerações finais que ressaltam como a MB, exercendo o cargo de CAMAS, poderá contribuir para a defesa das LCM do Atlântico Sul, com base nos objetivos intermediários analisados nos capítulos anteriores.

2 TEORIAS MARÍTIMAS E A RELEVÂNCIA DOS OCEANOS PARA A SOBREVIVÊNCIA DOS ESTADOS

A Concepção Política de Defesa abordada pela PND prevê que as atividades das Forças Armadas devam ser pautadas em “três pilares – Desenvolvimento, Diplomacia e Defesa – que devem ser explorados com maior ou menor profundidade, conforme o caso concreto, a fim de garantir a Segurança e a Defesa nacionais” (BRASIL, 2018d, p. 15). Por meio da busca de novas tecnologias e artifícios para derrotar o inimigo e dissuadir as ameaças, as Forças Armadas contribuem para o desenvolvimento dos Estados. Por meio das cooperações internacionais e da participação em eventos e exercícios militares multinacionais, a diplomacia entre países pode ser estimulada. Por meio da ação de presença, promovendo a dissuasão de inimigos e ameaças, as Forças Armadas contribuem para a defesa e a garantia da soberania dos Estados.

No contexto da segurança das LCM, consta na Doutrina Militar Naval (DMN) que as ações devam ser “realizadas desde o tempo de paz, por meio dos ramos do Monitoramento, da Direção e da Defesa do Tráfego Marítimo” (BRASIL, 2017, p. 4-9).

À semelhança dos termos apresentados na PND e DMN, diversos conflitos navais registrados na história foram decididos por estratégias eficientes aplicadas por esquadras potentes e preparadas. A melhor estratégia sobre como derrotar o inimigo no ambiente marítimo sempre despertou interesse de estudiosos, desde os tempos dos navios à vela. Das muitas teorias marítimas formuladas, algumas ficaram conhecidas, influenciando gerações futuras sobre como garantir o controle do mar, ou negar o seu uso ao adversário.

Assim, por meio da análise de teorias marítimas consagradas, tendo como foco a atuação do CAMAS na defesa das LCM no Atlântico Sul, serão analisadas as teorias de Geoffrey Till, que ressaltam a importância do mar como fonte de recursos naturais e minerais, além de serem utilizadas para o transporte das mercadorias que movimentam o comércio

internacional; as teorias de Alfred Thayer Mahan, o qual afirmava que o controle do mar e uma poderosa marinha seriam fundamentais para a sobrevivência e aspirações estratégicas de um Estado; e as de Therezinha de Castro que, com suas teorias geoestratégicas voltadas para o Atlântico Sul, também ressalta a importância do monitoramento das LCM por meio das cooperações internacionais.

2.1 Geoffrey Till e a importância das Linhas de Comunicação Marítimas

Professor de Estudos Marítimos do *King's College London* e Presidente do Centro Corbett de Estudos de Política Marítima¹⁰, Geoffrey Till costuma ressaltar em seus diversos trabalhos a importância do mar para o desenvolvimento e prosperidade do planeta. Contribuiu para a realização de diversas pesquisas nas áreas de segurança marítima e desenvolvimento naval, além de ter elaborado trabalhos destinados à Marinha Real do Reino Unido e ao Departamento de Defesa dos Estados Unidos.

Durante o I Ciclo Internacional de Conferências sobre o Poder Marítimo, realizado na Escola de Guerra Naval em 2005, Geoffrey Till citou o seguinte trecho da obra “O Mercador de Veneza” de William Shakespeare (1564 – 1616): “Vocês sabem que todas as minhas fortunas estão no mar”. Naquela época, o mar era utilizado basicamente como meio de transporte e fonte de alimentos. Entretanto, por meio daquela singela citação, Shakespeare enalteceu mais ainda a importância do mar para os Estados (TILL, 2006).

Geoffrey Till também mencionou que os recursos advindos do mar deveriam ser explorados e utilizados de maneira racional. E que, apesar do avanço tecnológico nos meios de transporte terrestres e aéreos, a modalidade marítima continuaria “sendo a única

¹⁰ Informações constantes na Biografia de Geoffrey Till da *King's College London*. Disponível em: <<https://www.kcl.ac.uk/people/till-professor-geoff>>. Acesso em: 21 ago. 2019.

possibilidade de transportar mercadorias de forma econômica”. Acrescentou que “cerca de noventa por cento do comércio mundial, no que diz respeito ao peso e ao volume, são deslocados e transportados pela via marítima” (TILL, 2006, p. 8). E que o aumento da população mundial previsto para os próximos anos também causaria o aumento do transporte marítimo e investimentos no setor, como por exemplo, a construção de navios cada vez maiores e mais modernos, incluindo navios autônomos, além de melhorias na infraestrutura portuária.

Outro fator ressaltado por Geoffrey Till (2006) é a influência dos oceanos no equilíbrio climático do planeta. O despejo indiscriminado de resíduos sólidos e/ou poluentes líquidos pode destruir o ambiente marinho e causar alterações no clima. O uso inadequado dos oceanos pode gerar consequências graves para a população mundial como a redução da oferta de alimentos. Também pode prejudicar a economia de vários Estados simultaneamente, visto que a globalização torna-os cada vez mais dependentes entre si. Nesse contexto, o compartilhamento de informações sobre a movimentação do TM pelas LCM pode contribuir para a segurança dos navios e, conseqüentemente, para o desenvolvimento socioeconômico comum.

Ainda em relação à segurança do TM, Geoffrey Till considerou que os atentados terroristas de 2001 nos EUA causaram as seguintes consequências de cunho estratégico para os Estados: “**a morte da distância**”, pelo fato de não haver uma origem definida das ameaças, podendo causar efeitos devastadores em qualquer lugar do planeta; o “**encolhimento do alto-mar**”, em virtude da globalização que reduz, figuradamente, as distâncias geográficas e transforma áreas oceânicas em traços de união, interligando países e continentes ao invés de separá-los; e a “**ampliação do conceito de segurança**”, visto que os prejuízos consequentes de um ataque ao TM podem influenciar não só a economia estatal, mas também gerar desequilíbrios políticos e sociais. (TILL, 2006, p.10, grifo nosso).

Nesse contexto, a existência de um Poder Marítimo forte e preparado pode contribuir para o equilíbrio dos outros aspectos que compõem a sociedade, já que a maior parte das riquezas estatais é transportada pelo mar. As LCM devem ser monitoradas e protegidas, assim como as atividades de prospecção de petróleo, gás e outros recursos minerais, visto que os ataques podem ser efetuados a partir de pontos periféricos como, por exemplo, o lançamento de missões balísticas, ou efetuados por forças assimétricas, como o ataque de piratas ou terroristas. Um exemplo foi o ataque sofrido pelo “USS Cole”¹¹ em outubro de 2000 no Iêmen, realizado por uma embarcação miúda suicida que causou a morte de tripulantes e enormes avarias ao navio (TILL, 2006).

A pirataria, a pesca predatória e a poluição também podem colocar em risco a segurança e a fluidez do TM, além de gerar a necessidade de análise jurídica, visto que a legislação do país de bandeira do navio infrator e a do país onde foi cometida a infração podem ser divergentes. No caso do Brasil, em decorrência da indefinição da ameaça ao TM, da “imprevisibilidade do cenário internacional moderno” e da limitação de recursos para investimentos, Geoffrey Till ressalta a importância de haver um Poder Naval flexível e balanceado, além das cooperações internacionais para a defesa do TM de interesse nacional (TILL, 2006, p.14).

O Poder Marítimo, segundo Till, pode apoiar as ações distantes do próprio território por meio da presença de bases logísticas avançadas, estrategicamente localizadas no Teatro de Operações. As bases seriam constituídas por navios destinados ao transporte de todo o material necessário, tais como combustível, armamentos, munições, sobressalentes e alimentos (TILL, 2006, p.15).

Atualmente, países como a China e a Índia investem muito em suas marinhas com o propósito de dissuadir as ameaças, bem como para proteger suas LCM de interesse,

110 grupo terrorista islâmico al-Qaeda assumiu a autoria do ataque.

inclusive com a criação de instalações militares em ilhas naturais e artificiais no Oceano Índico para apoio às suas esquadras que, além de prover a defesa em profundidade, caracterizam a teoria do controle do mar (TILL, 2006).

Com o propósito de atenuar os efeitos das ameaças ao TM e visando à harmonia do sistema internacional marítimo, Geoffrey Till (2006) considera que as legislações estatais e as normas sobre a livre navegação devam sofrer alterações rígidas, tais como: a obrigatoriedade no transporte de cargas em navios maiores e/ou que possuam duplo casco ou casco reforçado; o monitoramento do TM nos moldes do acompanhamento do tráfego aéreo, ou seja, de forma permanente e com a passagem de controle de um país para outro; e o estabelecimento de normas internacionais que tornem a pesca proibida temporariamente em algumas localidades marítimas estratégicas.

Ressalta ainda que as integrações estatais ou interagências podem contribuir para o combate às ameaças ao TM, desde que sejam superadas as seguintes dificuldades: a indisponibilidade de recursos financeiros, a deficiência e falta de confiabilidade no fluxo de comunicações e as questões jurídicas e regulamentares de cada ator envolvido (TILL, 2006).

Finalmente, segundo Geoffrey Till (2006), as disposições previstas na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar são passíveis de interpretações, dependendo da importância que representem para cada Estado, podendo dessa forma, não serem cumpridas. A manutenção da harmonia do sistema marítimo, frente às invariáveis restrições orçamentárias, constitui-se em um grande desafio, já que a segurança e a fluidez do TM dependem muito de um Poder Marítimo adequado, que por sua vez também depende da conscientização marítima dos Estados.

Considerando as teorias de Geoffrey Till no contexto do CAMAS e em virtude da abundância de recursos naturais e minerais existentes dentro das águas jurisdicionais dos países-membros da AMAS, é indispensável o monitoramento permanente do TM visando a

adotar ações para inibir atividades não autorizadas e/ou ilegais, tais como a pesca e despejo de poluentes. Tal monitoramento deve ser realizado por sistemas tecnologicamente atuais que possibilitem o compartilhamento de informações entre as marinhas e, se possível, entre os órgãos governamentais que possuam como tarefa atividades relacionadas à segurança marítima.

Ademais, a identificação e neutralização das ameaças podem ser alcançadas por meio da intensificação de procedimentos de fiscalização, tais como o controle aduaneiro e imigratório em portos e aeroportos, seguindo a tendência mundial após os atentados terroristas de 2011 nos EUA; do incremento dos exercícios e adestramentos de CNTM que simulam a ocorrência de incidentes na área marítima de interesse e que demandam respostas apropriadas de acordo com os manuais e procedimentos da AMAS; e do compartilhamento controlado de informações sobre o TM entre os países-membros.

2.2 Alfred Thayer Mahan e o Controle do Mar

Apesar de não possuir formação acadêmica em história, as teorias estratégicas de Alfred Thayer Mahan (1840 – 1914) influenciaram gerações sobre como proceder diante da guerra no mar. Em 1890, escreveu e publicou a sua principal obra baseada na história naval britânica, que ficou marcada como um clássico até os dias atuais, o *“The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783”*. Com esse trabalho, Mahan tentou “despertar na classe política dos EUA a centralidade das políticas navais para o desenvolvimento nacional” (ALMEIDA, 2009a, p. 158).

O controle do mar, considerado por Maham como uma das principais estratégias para o desenvolvimento e prosperidade dos Estados, seria estabelecido por meio da dissuasão e da negação do uso das LCM de interesse pelo inimigo, pois o domínio das comunicações marítimas prevalecia sobre todos os outros fatores no conflito naval (ALMEIDA, 2009c).

Contanto seria necessária a superioridade naval para derrotar o inimigo em uma batalha decisiva. Mas, caso a quantidade de navios não fosse superior, o princípio da ofensiva seria prioritário de forma a buscar a destruição da força naval adversária e o estrangulamento do comércio marítimo inimigo (ALMEIDA, 2009c).

Quanto à batalha decisiva, segundo Mahan, a melhor forma de atrair a esquadra adversária seria o estabelecimento do bloqueio marítimo aos portos e costas inimigos, causando a interrupção do fluxo de mercadorias pelas LCM. Entretanto, para que a estratégia fosse eficiente, seria necessária a supremacia naval que dependia da disponibilidade dos seis elementos ou fatores do Poder Marítimo, dos quais três estariam relacionados às contingências geográficas, ou seja, a posição geográfica, a extensão territorial e a conformação física; dois estariam relacionados à população do estado – o caráter e o tamanho; e o último fator, que seria o caráter do governo, demonstrando que também possuía grande preocupação com a política estatal. Tais elementos indicavam a compreensão geopolítica de Mahan sobre o mar (ALMEIDA, 2010).

Mahan também considerava quatro princípios fundamentais para obtenção da superioridade no conflito naval: “a concentração de forças, uma posição central em relação às forças inimigas, pontos de operação a partir de linhas interiores e, por fim, a posse de boas linhas de comunicação, posições e bases de apoio.” (ALMEIDA, 2009c, p. 141). A concentração da esquadra seria estabelecida para destruição do adversário em local e momento adequados; a posição central impediria a união de dois inimigos e o ataque às LCM adversárias; as linhas interiores possibilitariam a movimentação estratégica das forças com rapidez e eficiência, a partir da posição central; e a existência de LCM seguras possibilitaria a circulação das riquezas, garantiria a economia dos estados, bem como dos suprimentos logísticos necessários às campanhas militares.

A manutenção do controle do mar seria viabilizada por meio de esquadras dotadas de grande poder de fogo, couraças de proteção e rapidez de deslocamento. Contudo, o custo dos grandes e poderosos navios poderia interferir na situação econômica estatal e, como consequência, causar implicações políticas e sociais devido à prioridade estabelecida ao direcionamento de recursos (ALMEIDA, 2009c).

Nesse caso, Mahan considerava mais relevante a existência de um grande número de navios dotados de menor poder combatente. Ainda assim, caso o Poder Naval não apresentasse vantagem numérica e/ou bélica, os Estados deveriam adotar a concepção estratégica naval “esquadra em potência”, ou seja, a permanência dos navios existentes em portos ou bases estrategicamente estabelecidos, obrigando o adversário a manter a vigilância para que a mesma não se fizesse ao mar (ALMEIDA, 2009c, p.151).

Ademais, Mahan considerava que os princípios estratégicos utilizados na época dos navios à vela poderiam ser aplicados no período dos navios a vapor, a exemplo do estabelecimento de comboios. Tal medida seria eficiente para a garantia da segurança da navegação pelas LCM e, conseqüentemente, para manutenção do fluxo de mercadorias e suprimentos às campanhas militares, pelo fato de haver maior dificuldade de identificação de navios navegando concentrados do que espalhados em grandes áreas marítimas (ALMEIDA, 2009c).

Mahan afirmava também que a guerra no mar estaria diretamente relacionada à situação política dos Estados e que os negócios marítimos tinham influência decisiva na prosperidade das nações (ALMEIDA, 2009c), assim como o fato de o Poder Naval representar uma “força armada que tinha na mobilidade a sua maior qualidade. Quanto mais afastados os interesses sujeitos ao ataque de um adversário, mais necessário fazia-se uma Marinha de Guerra poderosa” (ALMEIDA, 2010, p. 170).

No contexto do CAMAS, algumas das teorias de Mahan poderiam ser consideradas atuais, como o controle das LCM de interesse e o estabelecimento de bases navais em pontos estratégicos, visando ao fornecimento de apoio logístico aos meios navais que serão utilizados no TM.

A dependência do comércio marítimo para o incremento da economia e o desenvolvimento das nações também pode ser facilmente observada nos países da AMAS, a exemplo do TM nas AJB¹², onde são monitoradas diariamente cerca de 3000 embarcações, sendo 2000 navios mercantes e 1000 barcos pesqueiros com mais de 15 metros de comprimento ou de arqueação bruta acima de 50 t, os quais movimentam grande parte das mercadorias comercializadas no país.

2.3 Therezinha de Castro e a Geopolítica

Historiadora, geógrafa, pesquisadora, escritora e professora, Therezinha de Castro (1930 – 2000) ficou conhecida por suas obras e palestras sobre Geopolítica e, em especial, por enaltecer a importância do Brasil no contexto da segurança marítima no Atlântico Sul.

Em seu trabalho elaborado para a Escola Superior de Guerra (ESG) em 1996, denominado: “Atlântico Sul: geopolítica e geoestratégia”, ressaltou a importância das cooperações internacionais para a solução de problemas estatais comuns, utilizando como exemplo a seguinte declaração do General Carlos de Meira Mattos¹³ (1913 – 2007): “a defesa do Atlântico Sul ..., na paz ou na guerra, só se nos afigura exequível dentro do quadro de um sistema de alianças militares eficazes, bem concebida e solidamente estruturada” (CASTRO, 1996, p. 21),.

¹² Informação apresentada pelo Comandante do Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) durante sua palestra realizada na Escola Superior de Guerra (ESG), em 21 de março de 2019.

¹³ General de Divisão do Exército Brasileiro, publicou diversos livros sobre a geopolítica brasileira.

Referente ao Oceano Atlântico, Therezinha mencionou o grande valor geoestratégico em comparação aos demais oceanos pelo fato de possuir uma extensa área de navegação entre as regiões polares do planeta, além de possuir três comunicações relevantes para o TM mundial: a linha de comunicação Natal – Dakar, que representa a menor distância entre os continentes sul-americano e o africano; a Passagem do Cabo, que representa a ligação entre a América, a África e a Ásia; e os Estreitos de Drake, Beagle e Magalhães, que unem os oceanos Atlântico e Pacífico (CASTRO, 1996).

Ademais, o cenário marítimo encontrado no Atlântico Sul contribuiu para a descoberta e exploração dos continentes sul-americano e africano, tendo em vista a movimentação geral das águas de superfície, cujas correntes formam circuitos de navegação que atraem as costas africanas e americanas, além da rara ocorrência de tempestades e tormentas, caracterizando o Atlântico Sul como "o único oceano tropical isento dos violentos ciclones" (CASTRO, 1996, p. 21).

Therezinha de Castro (2006) também apontou os seguintes aspectos relevantes que contribuem para a importância geoestratégica do Atlântico Sul: o fato de não haver uma barreira continental entre o oceano e o continente antártico, possibilitando o encontro das águas tropicais com as águas geladas antárticas, o que favorece a geração de grande quantidade de oxigênio necessário à vida marinha; a imensa plataforma continental argentina, que varia de 275 a 800 km do litoral, na qual, possivelmente, estão concentradas grandes quantidades de recursos minerais e naturais que, uma vez explorados, poderiam impulsionar a economia argentina; a existência de grandes áreas com profundidades superiores a 5.500 metros no Atlântico Sul, as quais favorecem a operação e permanência de submarinos nucleares; e a rara ocorrência de correntes de ventos fortes na costa oeste africana, leste americana e no meio do oceano, favorecendo o TM na região.

Ressaltou ainda que a cadeia das principais ilhas e arquipélagos do Atlântico Sul, formada pelas inglesas Ascensão, Santa Helena, Tristão da Cunha, Falklands, Gough, Geórgias do Sul, Sanduiche do Sul, Orcadas do Sul e Shetlands do Sul e pelas brasileiras Trindade-Martin Vaz e Fernando de Noronha, todas de formações montanhosas e de pequena área, são consideradas “trampolins” por encontrarem-se geoestrategicamente posicionadas entre os continentes africano, sul-americano e antártico. Tais ilhas também possibilitam a construção de instalações militares, incluindo pistas de pouso e decolagem, que podem contribuir para a logística de meios navais e aéreos (CASTRO, 1996).

No contexto das cooperações internacionais, Therezinha de Castro (1996) destacou a existência do CAMAS para tratar de interesses regionais e da segurança do TM no Atlântico Sul, além da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul¹⁴ (ZOPACAS), criada em 1986 após uma iniciativa do Brasil e aprovada pela Resolução da 41/11 da Assembleia Geral das Nações Unidas.

As informações referentes ao CAMAS, como o propósito, tarefas e organização serão apresentados no próximo capítulo deste trabalho. Quanto à ZOPACAS, Therezinha de Castro (1996) mencionou que o propósito da cooperação internacional seria promover a cooperação regional e a manutenção da paz e da segurança na região do Atlântico Sul, mantendo-a livre de militarização, da presença de bases navais estrangeiras e, principalmente, de armas nucleares. Também pretende promover a proteção do meio ambiente marinho e a prevenção e repressão aos delitos cometidos no mar. Apesar de aprovada pela ONU, os EUA votaram contra a criação dessa cooperação internacional, alegando falhas na Resolução, tais como a incorreta delimitação da área abrangida, o que dificulta o livre acesso e atividades navais no Atlântico Sul.

¹⁴ Constituída por Angola, Argentina, Brasil, Cabo Verde, Congo, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Uruguai. Juntos, os membros buscam formas de integração e colaboração regional, tais como a cooperação econômica e comercial, científica e técnica, política e diplomática.

Outra questão abordada por Therezinha de Castro consiste na teoria dos “triângulos geoestratégicos do Atlântico Sul”. O primeiro dos triângulos seria formado pelas Ilhas Ascensão, Santa Helena e Tristão da Cunha, que se destaca por favorecer a projeção para a América do Sul e servir como base de apoio à Rota do Cabo. O segundo seria formado pelos Arquipélagos de Fernando de Noronha e das Malvinas, além da Ilha de Trindade, cujo posicionamento favoreceria o controle da junção Atlântico/Pacífico; e o terceiro seria formado pelos arquipélagos de Shetlands, Orcadas, Sanduíches, Gough e Geórgias, localizado no corredor de acesso ao continente Antártico (CASTRO, 1996, p. 24). Tais triângulos estão representados na figura 1, abaixo:



FIGURA 1 – Triângulos Geoestratégicos do Atlântico Sul (Fonte: CASTRO, 1996)

Concluindo seu trabalho, Therezinha também ressaltou que o nível de desenvolvimento econômico de um Estado depende principalmente da forma como são explorados os recursos advindos dos oceanos, bem como dos aspectos geopolíticos e geoestratégicos que podem ser compartilhados entre Estados e continentes, por meio de cooperações internacionais (CASTRO, 1996).

Com base nas teorias apresentadas e considerando a abundância de recursos naturais e minerais existentes nas águas jurisdicionais dos países-membros da AMAS, fato relevante para a economia e o desenvolvimento das nações, segundo Geoffrey Till e Therezinha de Castro, a cooperação internacional entre as marinhas signatárias do CAMAS pode contribuir para a defesa das LCM do Atlântico Sul, fato considerado fundamental para obtenção do controle do mar e êxito na guerra marítima, segundo Mahan.

Além da movimentação de embarcações envolvidas na exploração das riquezas existentes no mar, que segundo Geoffrey Till deve ser feita de forma racional, na região do Atlântico Sul também encontra-se presente o TM que realiza o comércio marítimo dos países-membros da AMAS, cuja navegação é favorecida pelas comunicações existentes com os oceanos Índico e Pacífico, pela extensa área navegável livre de obstáculos e pela ausência de ventos geradores de ciclones, aspectos considerados geoestratégicos por Therezinha de Castro.

Nesse contexto, o monitoramento das áreas marítimas de interesse por sistemas que possibilitem o compartilhamento de informações sobre o TM entre as marinhas signatárias do CAMAS pode contribuir para a ação de presença com foco na defesa das LCM, a fim de dissuadir possíveis ameaças ao TM e atividades não autorizadas e/ou ilegais no Atlântico Sul. Também pode contribuir para o planejamento de operações navais dos países-membros da AMAS e para a segurança do crescente número de navios que possuem o Atlântico Sul em suas trajetórias, visto que, segundo Geoffrey Till, apesar do avanço tecnológico dos transportes terrestre e aéreo, o modal marítimo continua sendo o mais econômico.

Ainda com base nas teorias analisadas, apesar das principais ameaças ao TM de interesse do CAMAS serem representadas pela pesca predatória, pela poluição marinha e pela pirataria, o Poder Marítimo dos países-membros da AMAS necessita ser adequado para se

contrapor às consequências de cunho estratégico decorrentes dos atentados terroristas de 2001 nos EUA, caracterizadas pela origem indefinida das ameaças, por poderem partir de lugares muito distantes e por causarem implicações além dos aspectos econômicos, podendo também desequilibrar a situação política e econômica estatal.

Por fim, com base nas teorias analisadas, é possível constatar que a consciência marítima estatal, somada à existência de um Poder Marítimo adequadamente capacitado, ao investimento em instalações portuárias e à intensificação de procedimentos visando à segurança da navegação nas LCM, pode contribuir para o incremento do comércio marítimo no Atlântico Sul, gerando prosperidade e desenvolvimento aos países da região.

3 A IMPORTÂNCIA DO CAMAS PARA A DEFESA DAS LINHAS DE COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS DO ATLÂNTICO SUL

Decorrente do aumento do volume de mercadorias transportadas pelas LCM, cresce proporcionalmente a importância em haver o compartilhamento de informações sobre o TM entre os países, que pode ser viabilizado por meio das cooperações internacionais.

Segundo o Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Júnior¹⁵, a projeção de crescimento do comércio marítimo internacional até 2040 é de 380% e os riscos impostos pelas “novas ameaças” dentro do entorno estratégico de interesse do CAMAS, que pode ser considerado equivalente ao entorno estratégico brasileiro¹⁶, são os mesmos que atuam em outros locais do planeta, tais como a pirataria, o tráfico de armas, drogas e pessoas, a pesca ilegal, a crise dos refugiados entre outros, considerados pelo Comandante da Marinha como “desafios culturais”.

Também ressaltou que tais ameaças podem prejudicar o TM e comprometer o desenvolvimento dos Estados, conforme teoria de Geoffrey Till, apresentada no capítulo anterior; além de interferir no escoamento de bens e mercadorias de importação e exportação, afetando diretamente as atividades relacionadas ao comércio marítimo. Nesse contexto, além das ações decorrentes das cooperações internacionais visando à defesa das LCM de interesse e a segurança da navegação, sobressalta a importância das operações interagências, que podem contribuir para o incremento da mentalidade marítima de um Estado.

Na palestra sobre a Diretoria de Portos e Costas (DPC) da MB realizada para o C-PEM¹⁷, o Vice Almirante Roberto Gondim mencionou que o comércio marítimo mundial

¹⁵ Palestra realizada na Escola Superior de Guerra (ESG) para o Curso Superior de Defesa (CSD), em 12 de março de 2019.

¹⁶ Segundo a Política Nacional de Defesa, o entorno estratégico brasileiro inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica (BRASIL, 2018d, p. 6).

¹⁷ Palestra realizada na Escola de Guerra Naval para o C-PEM, em 16 de abril de 2019.

apresentou, em 2017, o maior crescimento dos últimos cinco anos, expandindo-se em cerca de 4%, o que representa um aumento de 413 milhões de toneladas de cargas circulando pelas LCM.

Acrescentou que, segundo a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento¹⁸ (CNUCD) o volume do transporte mundial de mercadorias por via marítima em 2017 ultrapassou 10,7 bilhões de toneladas, o que representa cerca de 80% de todo o comércio mundial. Dos crescimentos observados, mencionou que os maiores registrados foram no transporte de mercadorias por contêineres, com o aumento de 6,4%; na circulação de *commodities* a granel, com o aumento de 4,0%; no comércio de petróleo bruto, com o aumento de 2,4%; e no transporte de gás e produtos petrolíferos refinados, com o aumento de 3,9%.

O Almirante Gondim ressaltou ainda que, em virtude das ocorrências de pirataria¹⁹ no Oceano Índico e no Golfo de Aden, especialmente entre 2005 e 2009, empresas privadas de segurança armada passaram a ser contratadas para a proteção de navios mercantes que navegassem na região, em observância ao previsto nos artigos 92 e 94 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que tratam, respectivamente, sobre a jurisdição exclusiva no alto-mar e sobre os deveres do estado de bandeira. Por meio desses artigos, a OMI reconhece a prerrogativa dos estados de bandeira em permitir a presença de

¹⁸ A Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (CNUCD) é um órgão intergovernamental permanente estabelecido pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 1964. Apoia os países em desenvolvimento no acesso aos benefícios da economia globalizada de maneira mais justa e eficaz, por meio de análises e assessoria técnica, contribuindo para o desenvolvimento inclusivo e sustentável. Disponível em <<https://unctad.org/en/Pages/aboutus.aspx>>. Acesso em: 29 maio 2019.

¹⁹ De acordo com o artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), pirataria é todo ato ilícito de violência, ou de detenção, ou todo ato de depredação cometido, para fins privados, pela tripulação, ou pelos passageiros de um navio, ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra outro navio ou aeronave, pessoas ou bens a bordo dos mesmos, em alto-mar, ou em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado. Disponível em: <https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf>. Acesso em: 29 maio 2019.

empresas privadas embarcadas para prover segurança armada em travessias de áreas de risco declaradas ou previamente conhecidas.

Também comentou que, nos últimos anos, passaram a ocorrer, na região do Golfo da Guiné, casos de pirataria com sequestro de tripulantes e pedidos de resgate, em especial de navios de transporte de cargas derivadas de petróleo. Foram registradas 62 ocorrências em 2016, 48 em 2017 e 81 em 2018, ou seja, que apesar da queda em 2017, houve o aumento de 69 % em 2018, considerando o ano de 2016. Acrescentou que a maioria das ocorrências foi em águas nacionais de Estados soberanos, diante do que deveriam ser registradas como roubo armado²⁰ em vez de pirataria.

Por fim, ressaltou que a utilização de empresas privadas de segurança armada em navios mercantes localizados dentro do mar territorial brasileiro não é permitida, devendo a Polícia Federal (PF) ser informada sobre tal presença a bordo anteriormente à atracação no primeiro porto nacional. Assim, agentes da PF comparecerão ao navio por ocasião da chegada ao porto para recolhimento do armamento e guarda em um compartimento de bordo, que será lacrado, devendo assim permanecer até a desatracação do último porto nacional.

Considerando que a região do Golfo da Guiné está localizada dentro do entorno estratégico do CAMAS, o TM que circula pelas LCM de interesse pode estar correndo risco de atos de pirataria e roubo armado. Nesse contexto, este capítulo apresentará a estrutura do CAMAS e a importância dessa cooperação internacional para a defesa das LCM do Atlântico Sul.

²⁰ De acordo com o parágrafo 2.2 da Resolução A. 1025(26) da IMO, roubo armado é qualquer ato ilegal de violência, detenção ou depredação, ou ameaça disso, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados contra um navio, pessoas ou bens a bordo de um navio nas águas interiores, águas arquipelágicas e mar territorial de um Estado. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/ourwork/security/piracyarmedrobbery/guidance/documents/a.1025.pdf>> Acesso em: 29 maio 2019.

3.1 O CAMAS e a sua Estrutura

De acordo com o Manual da AMAS (2019) e conforme previamente descrito na Introdução deste trabalho, o CAMAS é uma Organização Internacional formalmente estabelecida e teve suas atribuições e estruturação definidas em 1966, durante a 1ª Reunião de Comandantes das Marinhas da AMAS. O cargo foi assumido pela primeira vez em 18 de agosto de 1967 por um Almirante da ARA, com base em um Decreto Presidencial da Argentina, Resoluções do Poder Executivo do Paraguai e do Uruguai e um Despacho Presidencial do Brasil.

O Manual da AMAS (2019) também estabelece que o CAMAS, em tempo de paz, terá à sua disposição quatro assessores a serem disponibilizados pelos países que compõem a Organização, além de um Oficial Observador da Marinha da África do Sul e um Oficial de Ligação da Marinha dos EUA. Entretanto a Marinha da África do Sul, admitida à estrutura em 1998, não tem disponibilizado o Oficial desde o 2012, e a Marinha dos EUA, incorporada em 2006, mantém o Oficial de Ligação no *US Fleet Forces Command*²¹, ou no *US South Command*²².

Para efeitos de coordenação entre o Coordenador e os países-membros da AMAS, são estabelecidos Comandantes Locais de Controle Operativo (COLCO), os quais também representam as Organizações de CNTM nacionais. Na MB, o COLCO é exercido pelo Comandante do CISMAR.

Em caso de crise e/ou conflito armado, o CAMAS poderá atuar, segundo o Manual da AMAS (2019), como Comandante da Área Marítima do Atlântico Sul desde que seja de comum acordo entre os governos dos quatro países-membros. Também terá à sua

²¹ O US Fleet Forces Command foi criado em 1906 e fica sediado em Norfolk, Virginia. Disponível em: <<https://www.public.navy.mil/usff/Pages/history.aspx>>. Acesso em: 10 jun. 2019.

²² O US South Command foi criado durante a Segunda Guerra Mundial quando os planejadores dos EUA estabeleceram o Comando de Defesa do Caribe dos EUA. Atualmente a sede fica em Miami, Florida. Disponível em: <<https://www.southcom.mil/About/History/>>. Acesso em 10 jun. 2019.

disposição um Estado-Maior integrado por Oficiais procedentes desses países, além dos assessores existentes em tempo de paz.

O CAMAS deverá estabelecer princípios básicos para o emprego de navios mercantes em forma de um “bloco comum” por meio de acordos com armadores (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018, p. 1-20). Todos, ou a maioria dos navios de bandeira e/ou afretados e os navios estrangeiros, exceto aqueles engajados em atividades militares imediatas, ou com outra finalidade relevante previamente justificada, deverão ser controlados pelos governos em caso de crise e/ou conflito armado. Tais princípios deverão ser formulados interferindo minimamente nos planejamentos de viagens, reduzindo as consequências econômicas negativas e buscando o uso eficiente e flexível do TM.

De forma a promover a Consciência Situacional Marítima (CSM) e, conseqüentemente, conseguir apoio dos governos, armadores e comunidade marítima local, o CAMAS participa de eventos, seminários e conferências, nacionais e internacionais, relacionados ao CNTM, tais como a Conferência Naval Interamericana Especializada em CNTM²³ (CNIE-CNTM).

Nos fóruns e eventos em que participa, o CAMAS possui voz ativa e grande relevância em relação aos aspectos doutrinários. Nessas ocasiões, procura enfatizar a importância do compartilhamento de informações sobre o TM entre os Estados e incentivar o aperfeiçoamento científico-tecnológico combinado para a criação de sistemas regionais de CNTM, com o propósito de prover um panorama de superfície para que, desde o tempo de paz, contribua para a salvaguarda da vida humana no mar e a segurança das LCM de interesse (AMAS, 2019).

²³ A CNIE-CNTM é realizada a cada dois anos em algum dos países signatários do Plano CODEFTRAMI e tem o propósito de aperfeiçoar a doutrina de CNTM, aprimorar os sistemas de compartilhamento de informações sobre o TM e verificar os ajustes necessários a serem feitos no Plano CODEFTRAMI (AMAS, 2019).

O CAMAS também possui as seguintes atribuições: dirigir e participar de exercícios e adestramentos de CNTM, regionais e interamericanos; participar ou conduzir, caso tenha sido o diretor do exercício, das reuniões de crítica decorrentes, as quais contribuem para o aperfeiçoamento da doutrina e promover a conscientização da comunidade marítima sobre a importância da adesão das medidas de CNTM, quando implementadas (AMAS, 2019).

Em períodos de crise e/ou conflito armado, caso o CAMAS exerça o cargo de Comandante da Área Marítima do Atlântico Sul, também deverá: controlar e desviar, quando necessário, o Tráfego Marítimo Interamericano na sua área; estabelecer rotas e pontos de separação para os comboios interamericanos e navios independentes e coordenar a programação de comboios interamericanos com os outros Comandos de Área Marítima (AMAS, 2019, p. I-5).

Atualmente há a intenção em ampliar a participação do CAMAS nas atividades de revitalização da ZOPACAS, conforme Resolução constante do Tema 09 da XXVI Reunião de COLCO²⁴ (AMAS, 2019, p. II-43). Deverá ser avaliada a conveniência do vínculo com aquela cooperação internacional, que prevê a participação nos esforços para a criação de novos centros nacionais e regionais de CNTM e desenvolvimento dos existentes, que têm o propósito de contribuir para a solução das questões de segurança marítima no Golfo da Guiné, por meio da utilização de sistemas de monitoramento que possibilitariam o compartilhamento de informações sobre o TM entre os Estados da região, conforme Resolução constante do Tema 04 da XXVII Reunião de COLCO (AMAS, 2019, p. V-20).

²⁴ As Reuniões de COLCO são presididas e dirigidas pelo CAMAS e realizadas rotineiramente nos anos pares, no mês de março, por ocasião da transferência do cargo de CAMAS. Têm o propósito de permitir às Autoridades de CNTM dos países-membros da AMAS o intercâmbio direto e pessoal de opiniões visando à obtenção de unidade de critério sobre assuntos relacionados com organização, adestramento, doutrina e procedimentos para o CNTM Interamericano, estimulando assim a consolidação e evolução da organização regional e das organizações nacionais que a compõem (AMAS, 2019, p. III-1).

Outro assunto que envolve diretamente o CAMAS e que tem sido tratado desde 2006 nas Reuniões de COLCO é a utilização da doutrina *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS) pelos países-membros da AMAS. Essa doutrina, que passou a ser utilizada pelos países pertencentes à Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) após os atentados terroristas de 2001 nos EUA, estabelece medidas cooperativas que contribuem para a segurança dos navios durante a navegação em áreas de risco ao TM (AMAS, 2019, p. IV-34).

O estabelecimento da doutrina NCAGS por parte da OTAN contribuiu para que, durante a VI Conferência Naval Interamericana Especializada em CNTM (CNIE-CNTM) realizada em Lima, Peru, em 2004, as marinhas dos países-membros da AMAS decidissem também atualizar a doutrina de CNTM, criando em 2008 a Publicação Tática Interamericana (PTI) de CNTM (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018, p. XIII).

Desde então, o CAMAS realiza periodicamente a atualização do PTI-CNTM, incorporando alguns procedimentos da doutrina NCAGS, cujo foco da ameaça deixou de ser a divergência entre os Estados, passando a considerar como principal ameaça aos Estados a realização de ataques ao TM por parte de grupos criminosos e/ou terroristas (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018, p. XIII).

Além do aperfeiçoamento da doutrina de CNTM, também constam como Temas recorrentes das Reuniões de COLCO a realização de cursos de NCAGS visando à implementação dessa doutrina no âmbito do CAMAS. Os cursos seriam ministrados pela Marinha dos Estados Unidos - Tema 13 da XXIII Reunião (AMAS, 2019, p. IV-36) e haveria a inclusão de um módulo NCAGS nos currículos dos cursos de CNTM das Marinhas da Argentina e do Brasil – Tema 05 da XXII Reunião (AMAS, 2019, p. IV-50).

Cabe ressaltar que, desde o ano passado, o CISMAR ministrou o primeiro curso de NCAGS com base na experiência adquirida pelo atual CEM da OM, o qual realizou cursos sobre a doutrina em países signatários da OTAN.

Em suma, esses e outros assuntos estão tratados no Manual da AMAS, que foi criado em 1988 durante a XIII Reunião de COLCO e está estruturado em seis volumes que tratam da legislação e procedimentos administrativos da AMAS, além dos Temas, Recomendações e Resoluções das Reuniões de COLCO. O Manual deve ser mantido atualizado pelo CAMAS e, após cada Reunião de COLCO, devem ser transcritas as deliberações e resoluções para, então, ser distribuído para as Marinhas dos países-membros da AMAS (AMAS, 2019).

3.2 A Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano

Em caso de crise e/ou conflito armado, além da possível designação do CAMAS como Comandante da Área Marítima do Atlântico Sul, caso haja comum acordo entre os países-membros da AMAS, será ativada a Organização prevista no Plano CODEFTRAMI, o qual apresenta medidas a serem aplicadas pelos Estados signatários para a coordenação da defesa do TM interamericano.

Tal coordenação, segundo o Plano CODEFTRAMI, estabelece a organização dos Estados signatários em quatro áreas marítimas: Atlântico Norte, constituída pela Colômbia, EUA, México e Venezuela; Pacífico Norte, constituída pelo EUA, El Salvador, Honduras e México; Pacífico Sul, constituída pelo Chile; Equador e Peru; e Atlântico Sul, constituída pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Cabe ressaltar que a AMAS foi a única área formalmente implementada e mantém suas atividades até os dias atuais (CODEFTRAMI, 2011).

O Plano CODEFTRAMI é uma publicação formalmente reconhecida pela Organização dos Estados Americanos²⁵ (OEA) e considerada de vital importância para a defesa do TM da região, conforme registro a seguir:

Esse Plano possui como finalidade a coordenação das tarefas que devem ser implementadas pelas Marinhas do continente americano, necessárias para o estabelecimento de um sistema integrado, que permita exercer a direção, o controle e a proteção do tráfego marítimo interamericano, alcançando, assim, as condições adequadas para a sua eventual segurança (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018, p. 1-6).

Possui medidas que devem ser aplicadas pelos países signatários de estímulo à Consciência Situacional Marítima, tais como: realizar o compartilhamento de informações relativas ao TM e disseminar prontamente as possíveis ameaças em sua área marítima; contribuir para a coordenação entre as organizações nacionais e internacionais envolvidas no TM de interesse; prover comunicações confiáveis e permanentes com as embarcações dentro de suas águas de jurisdição; promulgar instruções para os armadores e embarcações sobre a condição de CNTM; distribuir as publicações de CNTM e os equipamentos necessários para navegação em comboio e/ou trânsito de forma independente em área de risco e exercer a função de Autoridade Nacional do Transporte Marítimo (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018, p. 3-10).

As atribuições constantes do Plano também envolvem os órgãos de Direção Civil do TM (ORGDCM), representados pelas agências nacionais, armadores, companhias de navegação e demais órgãos das comunidades marítimas; os órgãos de Direção Civil de Pesca (ORGDCP), representados pelas associações e comunidades pesqueiras; e as organizações responsáveis pelo CNTM propriamente dito, incluindo as de ciência e tecnologia

²⁵ A Organização dos Estados Americanos (OEA), fundada em 1948, é o mais antigo organismo regional do mundo. A sua origem remonta à Primeira Conferência Internacional Americana, realizada em Washington, D.C., de outubro de 1889 a abril de 1890. Esta reunião resultou na criação da União Internacional das Repúblicas Americanas, e começou a se tecer uma rede de disposições e instituições, dando início ao que ficará conhecido como “Sistema Interamericano”, o mais antigo sistema institucional internacional. Busca alcançar “uma ordem de paz e de justiça, para promover sua solidariedade, intensificar sua colaboração e defender sua soberania, sua integridade territorial e sua independência”, conforme estipula o Artigo 1º da Carta de criação. Disponível em: <http://www.oas.org/pt/sobre/quem_somos.asp>. Acesso em: 30 maio 2019.

desenvolvedoras de sistemas de monitoramento do TM. Em caso de crise e/ou conflito armado, também são estabelecidas atribuições às Forças Armadas dos países signatários (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018).

No contexto da ORGDCTM, a Autoridade Nacional do Transporte Marítimo será exercida por um órgão governamental a ser designado pelo Estado signatário do Plano, que terá como atribuição a direção do TM nacional, estabelecendo a interface entre as Autoridades Navais de CNTM e a comunidade marítima. Também será responsável por selecionar o navio e carga em cada viagem, a depender das necessidades governamentais; selecionar os portos de origem e destino; coordenar as operações portuárias de carga e descarga; estabelecer e manter um sistema de comunicações formal com os navios e autoridades de CNTM; e realizar as ações necessárias para consignar um navio, que pode ser de forma voluntária ou obrigatória (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018).

No contexto da ORGDPCP, a Autoridade Nacional de Pesca também será exercida por um órgão governamental a ser definido pelo estado signatário do Plano, devendo levar em consideração a relevância da atividade de pesca na economia estatal. O Órgão terá como atribuição “assegurar a continuidade das operações pesqueiras – nacionais, aliadas e neutras de interesse – diante das ameaças originadas em situações de crises ou de conflitos armados” (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018, p. 8-3).

Além da ORGDCTM e ORGDPCP, a coordenação da defesa do TM interamericano também está estruturada em uma componente militar naval, conhecida como Organização de Controle Naval do Tráfego Marítimo (ORGACONTRAM), que a é responsável pelas medidas de proteção que deverão ser empregadas pelo Poder Naval dos países signatários em prol da segurança do TM e de suas respectivas cargas.

Dependendo da crise e/ou tamanho da área de risco que o TM estiver exposto, a ORGACONTRAM poderá ser estabelecida por diferentes órgãos pertencentes ao componente militar naval, conforme figura 2, apresentada a seguir:

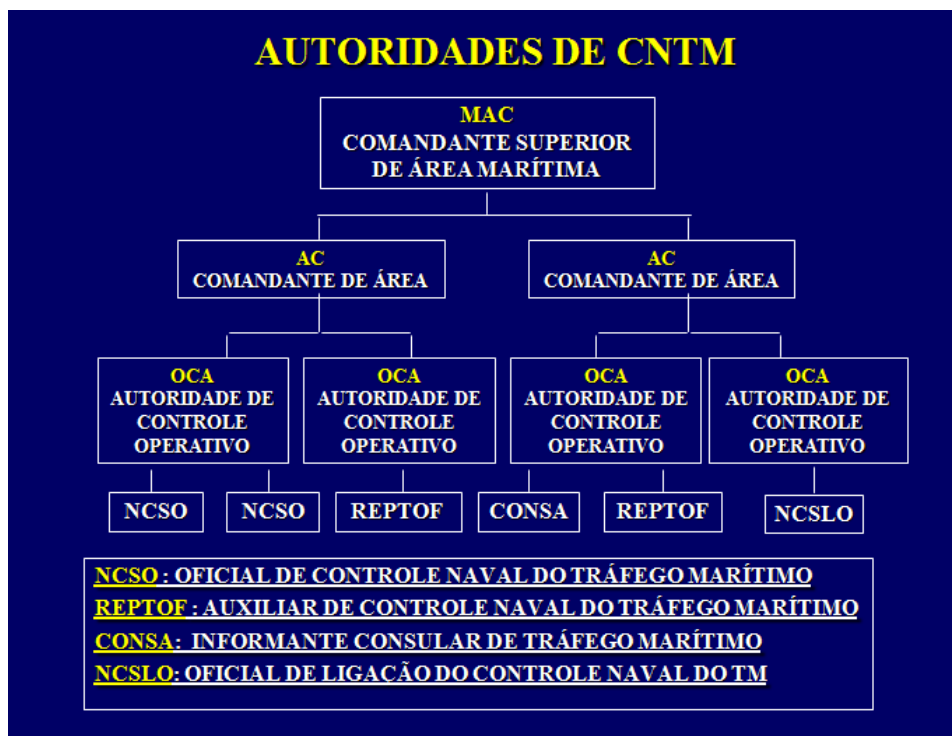


FIGURA 2 – Organograma da ORGACONTRAM (Fonte: PTI-CNTM VOL. I (B), 2018)

O Plano CODEFTRAMI também estabelece medidas de CNTM que podem ser incorporadas de forma progressiva, desde uma situação de normalidade necessária à proteção do TM em áreas de risco declaradas, às crises e/ou conflitos armados declarados.

Em situação de normalidade, a ORGACONTRAM deve dispor de informações constantemente atualizadas sobre o TM de seu interesse e buscar, continuamente, o desenvolvimento, o fortalecimento e a manutenção de uma relação de colaboração com a comunidade marítima (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018).

Dessa forma, serão gerados benefícios ao transporte marítimo, tais como: contribuição para manutenção do fluxo logístico nacional, redução de interrupções de travessias por áreas nas quais são conduzidas operações militares, maior equilíbrio nos custos

de seguros, maior compreensão das restrições militares por parte da comunidade marítima, reação mais rápida ante as diferentes ameaças, melhor segurança em áreas de crise e melhor apoio para o combate às ameaças (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018, p. 1-11).

A aplicação das medidas depende do risco ao qual o TM estiver exposto e caracterizará o CNTM como Cooperação, Orientação e Supervisão. Na situação de Cooperação, a movimentação dos navios será realizada de acordo com os interesses dos armadores, sendo os NM acompanhados pela ORGACONTRAM por meio do recebimento de informações de posição, rumo e velocidade disponibilizados pelas embarcações e/ou armadores (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018).

Na situação de Orientação, a ser estabelecida nas ocasiões em que o TM estiver sendo ameaçado, será realizado o assessoramento para garantia da segurança na navegação. Os navios mercantes e/ou barcos de pesca dentro das águas jurisdicionais deverão cumprir as medidas de CNTM estabelecidas, sendo considerados consignados de forma voluntária, por meio de acordo com os armadores, ou mesmo de forma obrigatória por disposição estatal (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018).

Na situação de Supervisão, o TM é permanentemente controlado e protegido por uma força naval, em virtude de ameaças e/ou conflitos declarados. As medidas podem estar restritas em regiões específicas, ou mesmo em âmbito nacional. Serão ativadas rotas de navegação²⁶ no interior da Área de Risco ao TM²⁷ e pode ser estabelecido o sistema de comboio²⁸ para a navegação (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018).

²⁶ Estabelecer um Sistema de Rotas é orientar a navegação dos navios de acordo com posições perfeitamente definidas, considerando sempre o menor risco à sua navegação (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018, p. 7-3).

²⁷ Área de maior risco ou de perigo específico para a navegação que justifique uma diversão ou a adoção de medidas de controle e/ou de proteção do TM no seu interior (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018, p. 4-7).

²⁸ Sistema de comboio não significa somente escolher um grupo de rotas nas quais os navios navegarão agrupados e, normalmente, escoltados, mas também organizados por tipos de carga, horários de partidas e chegadas e descargas inter-relacionadas (PTI-CNTM VOL. I (B), 2018, p. 3-10).

Em suma, o Plano CODEFTRAMI tem o propósito de estimular a Consciência Situacional Marítima (CSM) nos países signatários, além de organizar a defesa do TM interamericano, por meio de princípios fundamentais e doutrinários de CNTM, a fim de contribuir para que o TM realize a navegação com segurança e alcance, com integridade, seus portos de destino. Compreende medidas simultâneas, visando a benefícios ao transporte marítimo, as quais devem ser aplicadas a depender da situação tática, que variam desde o acompanhamento diuturno do TM até o efetivo controle da movimentação dos navios mercantes e barcos de pesca de interesse.

3.3 O CAMAS e defesa das Linhas de Comunicações Marítimas do Atlântico Sul

Conforme abordado na PND, a região marítima compreendida pelo Atlântico Sul, Antártica e África Ocidental é caracterizada por ser uma área extremamente abundante de recursos naturais (BRASIL, 2018d, p. 10).

Tal fato é reforçado pelas informações disponibilizadas pela *US Energy Information Administration*²⁹ (EIA), que indica o Brasil como o nono maior produtor de petróleo no mundo em 2018, sendo o terceiro maior das Américas, atrás de EUA e Canadá, e o primeiro da América Latina. Também indica a Nigéria como a décima segunda maior produtora de petróleo no mundo, sendo a primeira no continente africano, além de Angola, também na costa ocidental da África, como a segunda maior produtora petrolífera africana.

Devido à natural redução das reservas de recursos energéticos com o passar dos anos, a situação de paz e cooperação já consolidada pela ZOPACAS poderá ser alterada no futuro pela intensificação de conflitos armados “nos quais prevaleça o uso da força, ou o seu

²⁹ A US Energy Information Administration (EIA), localizada em Washington DC, é a principal autoridade do governo federal dos EUA em estatísticas e análises de energia e sua interação com a economia e o meio ambiente. Disponível em <https://www.eia.gov/about/mission_overview.php>. Acesso em: 11 jun. 2019.

respaldo para a imposição de sanções políticas e econômicas, com eventual militarização do Atlântico Sul” (BRASIL, 2018d, p. 10).

Ademais, segundo a EIA, o crescimento de atos de pirataria e roubo armado na costa oriental africana nos últimos anos tem afetado a indústria petrolífera e o TM na região do Atlântico Sul. A quantidade de ocorrências na região do Golfo da Guiné, bem superior às registradas nas águas marítimas da Somália, tornou a navegação naquela região a mais perigosa do mundo. Tal fato também foi ressaltado na apresentação feita pelo Diretor de Portos e Costas para C-PEM, que ressaltou o aumento de 69% em 2018 de ações de pirataria e roubo armado nas águas do Golfo da Guiné (GONDIN, 2019).

Nesse contexto, considerando o extenso litoral banhado pelo Atlântico Sul e as riquezas naturais e minerais localizadas em suas águas jurisdicionais³⁰, o Brasil possui especial interesse na manutenção da paz e da segurança na região, especialmente em alguns pontos considerados estratégicos para o TM de acordo com o Livro Branco de Defesa, quais sejam: a “Garganta Atlântica”, menor distância entre o litoral nordestino brasileiro e a África ocidental; a via marítima ao sul das Américas, que interliga o oceanos Atlântico e Pacífico, utilizada principalmente pelos navios de grande porte que, pelo tamanho e deslocamento, não podem passar pelo canal do Panamá; e a via marítima que interliga os oceanos Atlântico e Índico, utilizada como alternativa ao canal de Suez, além de ser uma das menores distâncias continentais à Antártica (BRASIL, 2018a, p.35).

Tais posições estratégicas fazem parte das principais rotas marítimas apontadas por Therezinha de Castro (1996), fundamentais para o desenvolvimento e projeção dos países-membros da AMAS, quais sejam: a rota sul-americana, representada pela cabotagem desde o

³⁰ Segundo a Doutrina Militar Naval, as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional (BRASIL, 2017, p. 1-2)

Rio da Prata até Trinidad; a rota europeia, representada pela navegação desde Natal (RN) até Cabo Verde; a rota africana, que interliga a região sudeste do Brasil e a região do Golfo da Guiné; e a rota do Cabo da Boa Esperança, atualmente de maior importância para a economia brasileira, utilizada para a navegação a partir da América do Sul, passando pelo extremo sul do continente africano até os países banhados pelo Oceano Índico (CASTRO, 1996, p. 56).

Assim, considerando a abundância de recursos energéticos e naturais localizados nos litorais ocidental sul-americano e oriental africano, bem como as posições estratégicas e rotas marítimas por onde escoam grande parte das riquezas dos países-membros da AMAS, as atividades desenvolvidas pelo CAMAS são fundamentais para contribuir para a segurança da navegação nas LCM do Atlântico Sul.

Conforme descrito pelo CAIte. Antonio Ruy de Almeida Silva (2006), para manter os espaços marítimos seguros e livres das “novas ameaças”, deve-se manter o controle dos litorais, considerados como o “campo de batalha do século 21”, além de forças adequadas para fazer frente àqueles que ameacem a segurança da navegação (SILVA, 2006, p. 32).

E para que o CAMAS alcance êxito em suas atividades com a finalidade de prover defesa das LCM de interesse, é necessária a adoção de medidas por parte da Autoridade Marítima³¹ dos países-membros da AMAS desde os tempos de paz, tais como: orientação constante da Marinha Mercante e suas atividades correlatas; contribuir para a formulação de políticas nacionais que estabeleçam normas sobre a utilização do mar; fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos destinados ao funcionamento do TM; buscar o compartilhamento de informações nas áreas de logística, de inteligência, de comunicações e de instruções com os órgãos e agências nacionais e internacionais que também trabalham para o combate aos delitos realizados no mar (BRASIL, 2017).

³¹ De acordo com a Lei Complementar nº 97/1999, a Autoridade Marítima no Brasil é exercida pelo Comandante da Marinha.

Além dessas medidas, consideradas “atribuições subsidiárias particulares” pela Autoridade Marítima Brasileira (BRASIL, 2017, p. 1-3), a existência e a manutenção de uma Força Naval adequada à projeção e à obtenção de uma posição mais vantajosa contribui, segundo Geoffrey Till (2006), para o equilíbrio do sistema globalizado, que está diretamente relacionado ao comércio marítimo.

Fato ressaltado pelo C.Alte Reis em seu texto “A Defesa hemisférica em crise: uma geopolítica do Atlântico”, no qual comentou sobre a importância de uma Esquadra Brasileira coerente com a demanda política e econômica do País e de capacidade proporcional à extensão litorânea brasileira, a fim de contribuir para a livre circulação do TM pelos portos e LCM de interesse (REIS, 2013).

Ainda segundo o C.Alte Reis (2013) e no contexto do CAMAS, o controle das rotas marítimas constitui-se de controle do mar, conforme teorias de Geoffrey Till e Alfred Thayer Mahan. A ação de presença, a ser efetuada por parte das Marinhas dos países-membros da AMAS, ganha importância em virtude da posse britânica da maioria das ilhas localizadas no Atlântico Sul, que pode ter sido motivada, no passado, para a defesa das LCM do Atlântico Norte contra ameaças advindas dos estreitos localizados no extremo sul dos continentes americano e africano. As ilhas formam uma cordilheira dividindo o Atlântico Sul, interferindo na capacidade de aproximação entre a América do Sul, em especial o Brasil, e a costa oriental da África, constituindo-se, dessa forma, em um fator geopolítico preponderante.

Publicado inicialmente em 2007 e revisado em 2015, o compêndio “Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo do Século XXI”³² estabelece orientações estratégicas aos Serviços Marítimos dos EUA, constituído pela Marinha, Corpo de Fuzileiros Navais e Guarda Costeira dos EUA. Seu propósito é prover a garantia da segurança do TM de interesse e contribuir para a prosperidade e a segurança dos EUA (EUA, 2015).

³² Disponível em <<https://www.navy.mil/local/maritime/CS21R-Portuguese.pdf>>. Acesso em: 11 jun. 2019.

Pelo compêndio, a estratégia marítima norte-americana está pautada basicamente em dois princípios: a presença naval avançada, a fim de “defender o território nacional, dissuadir conflitos, responder a crises, derrotar a agressão, proteger os recursos marítimos comuns, consolidar parcerias e prover assistência humanitária e resposta a catástrofes”; e a cooperação internacional, visto que consideram a operação das forças navais em conjunto mais poderosa, provendo melhor posicionamento frente aos desafios e defendendo os interesses de segurança marítima mútuos (EUA, 2015, p 2).

Segundo o Secretário da Marinha dos EUA, a revisão ocasional da referida estratégia marítima tem por finalidade a manutenção da liderança mundial norte-americana com foco nas relações instáveis, visando à garantia da estabilidade mundial, à consolidação das relações com aliados e parceiros, à prevenção de guerras e à adequação do poder combatente para dissuadir potenciais adversários (EUA, 2015, p III).

As orientações contidas no compêndio norte-americano poderiam, certamente, ser consideradas no contexto da defesa das LCM de interesse do CAMAS, visto que os princípios de presença naval avançada e cooperação internacional são, de fato, aplicados pelos países-membros da AMAS. Como exemplo, enquadram-se os exercícios de controle de área marítima dentro das respectivas áreas marítimas de jurisdição e a participação simultânea em exercícios navais multinacionais, como as Operações FRATERN³³ e a UNITAS³⁴.

De acordo com as informações disponibilizadas pelo site *GlobalFirePower*³⁵, o Brasil ocupa a 13ª posição no ranking de 137 países considerados, em 2019, como potências

³³ Operação Naval combinada entre a Marinha do Brasil (MB) e a Armada da República Argentina (ARA). Disponível em <<https://www.marinha.mil.br/noticias/mb-e-ara-aumentam-o-nivel-de-adestramento-de-seus-militares-com-operacao-fraterno-xxxv>>. Acesso em: 10 jun 2019.

³⁴ Exercício marítimo multinacional mais antigo organizado pelos Estados Unidos da América em conjunto com outras marinhas latinoamericanas, realizado desde 1959. Disponível em <<https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-do-brasil-realiza-planejamento-inicial-da-operacao-unitas-lant-lx-amphibious-2019>>. Acesso em: 12 jun. 2019.

³⁵ Site atualizado anualmente, baseado em estatísticas sobre informações relacionadas à defesa de mais de 137 países. Os resultados também incorporam informações sobre finanças e geografia. Disponível em: <<https://www.globalfirepower.com/>>. Acesso em: 12 jun. 2019.

militares modernas. A Argentina a 38ª posição, o Uruguai a 110ª e o Paraguai a 114ª. Apesar do posicionamento brasileiro, considerável parcela dos meios navais, aéreos e terrestres existentes ficam inoperantes por motivo de manutenção, ou avaria. A mesma situação pode ser observada nos demais países-membros da AMAS. Tal fato indica que o Poder Naval desses países, mesmo aplicados de forma conjunta, não seria suficiente para manter a ação de presença em todas LCM de interesse, simultaneamente.

Assim, a efetividade na defesa das LCM, dentro do entorno estratégico dos países-membros da AMAS, também pode ser alcançada por meio do emprego de algumas das medidas de segurança marítima estabelecidas no compêndio estratégico norte-americano aos Serviços Marítimos dos EUA, dentre as quais se destacam: o incremento à capacidade de detecção marítima integrada por meio de sistemas de monitoramento marítimo; o compartilhamento de informações sobre o TM com outros países; a consolidação do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias³⁶ (ISPS CODE, sigla em inglês), visando à integridade e legitimidade do TM; e o incremento à interoperabilidade e às atividades de visitas e inspeções a bordo de navios, a exemplo das executadas pelas equipes de embarque, busca e apreensão (VBSS³⁷, sigla em inglês) da Marinha dos EUA.

Com base nas informações apresentadas neste capítulo, é possível afirmar que o CAMAS pode contribuir para a defesa das LCM no Atlântico Sul, desde que sejam cumpridas as diversas atribuições estabelecidas no Manual da AMAS e nas Publicações correlatas. Todas as ações devem ser consideradas desde o tempo de paz para que, em caso de crise e/ou conflito armado, sejam prontamente implementadas por todos os órgãos envolvidos.

³⁶ O ISPS CODE tem o propósito de estabelecer uma estrutura internacional que visa a identificar ameaças e implementar ações preventivas contra incidentes que possam afetar a segurança de navios ou instalações portuárias, envolvendo órgãos governamentais, instalações portuárias e vias de navegação. Disponível em <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/international-ship-and-port-facility-security-code>>. Acesso em: 12 jun 2019.

³⁷ O Visit, Board, Search, and Seizure (VBSS) é uma equipe considerada de vital importância para a estratégia marítima norte-americana. É formada por militares voluntários que recebem treinamento especializado, tais como movimentos táticos em equipe, técnicas de embarque e escalada e rapel, táticas de autodefesa e manejo de armas e primeiros socorros. Disponível em <https://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=101947>. Acesso em: 17 jun. 2019.

A organização estabelecida para a defesa do TM no Plano CODEFTRAMI depende da Consciência Situacional Marítima dos governos, órgãos civis, comunidade marítima e, sobretudo, das marinhas signatárias do Plano. As medidas de CNTM devem ser aplicadas a depender da situação de risco a que o TM de interesse estiver exposto.

Por fim, o emprego das medidas destinadas aos Serviços Marítimos dos EUA, combinadas à estratégia de dissuasão a serem efetuadas pelo emprego das Forças Navais dos países da AMAS, além das atuações das Autoridades Marítimas e operações interagências, contribuiriam para a negação do uso do mar por parte das possíveis ameaças ao TM e, conseqüentemente, para a manutenção da segurança das LCM de interesse, em especial nos pontos estratégicos ao sul dos continentes americano e africano, que interligam o Oceano Atlântico aos Oceanos Pacífico e Índico, e na denominada “Garganta Atlântica”, onde passam as principais rotas marítimas sul-americanas.

4 A MB EXERCENDO O CARGO DE CAMAS

Conforme descrito anteriormente, o cargo de CAMAS, instituído em 1965, é alternado a cada dois anos por Almirantes das Marinhas da Argentina, do Brasil e do Uruguai. Atualmente, a Marinha do Uruguai exerce o cargo e, em março de 2020, está programada a passagem do Coordenador para a Marinha do Brasil, na pessoa/cargo do Chefe da Subseção de Operações do Comando de Operações Navais (ComOpNav), de acordo com o previsto no Regimento Interno daquela OM, com suporte logístico e administrativo do CISMAR, também previsto no Regulamento Interno da OM.

A forma de conduzir o cargo de CAMAS, estabelecida pela MB, apresenta algumas questões/dificuldades de ordem administrativa, logística e operativa, que são tratadas por meio de discussões recorrentes no âmbito do ComOpNav, mas não foi modificada até o presente momento. Ocorre que as tarefas atinentes ao Coordenador, somadas às da Subseção de Operações do ComOpNav e às do extinto COMCONTRAM, o qual se tornou CISMAR em dezembro de 2018, têm acarretado sobrecarga de trabalho em ambas OM.

Ademais, impõe-se a necessidade de reorganização das salas de trabalho do CISMAR, para acomodação do Estado-Maior do Coordenador, de adequação de força de trabalho para atender aos requisitos impostos para o cargo de CAMAS e, dependendo da situação, de alterações na estrutura física da OM.

Nesse contexto, este capítulo pretende, inicialmente, apresentar uma análise da atual estrutura da MB, em especial do CISMAR, visando ao exercício do cargo de CAMAS durante o biênio 2020/2021. Conforme mencionado na Introdução deste trabalho, a experiência de ter sido Chefe do Estado-Maior do COMCONTRAM, havendo participado de todo o planejamento e execução da mudança para CISMAR, incluindo a fiscalização das obras de adequação para a mudança, bem como da atualização do Regulamento, Regimento

Interno e Ordens Internas da OM, possibilita uma análise sobre as condições estruturais atuais do CISMAR.

Finalizando o capítulo, serão abordados os possíveis desafios e perspectivas a serem enfrentados pela MB, tendo em vista que a adequada preparação poderá influenciar positivamente no desempenho das tarefas de responsabilidade do CAMAS, principalmente das ações que contribuirão para defesa das LCM de interesse.

4.1 A estrutura da MB para assumir o cargo de CAMAS

Pela décima primeira vez a MB terá a responsabilidade de exercer o cargo de CAMAS. Em todas as outras vezes, o modelo adotado foi o estabelecido nos Regimentos Internos do ComOpNav e do extinto COMCONTRAM, que consideram uma estrutura mínima de apoio de pessoal, material, serviços, instalações e recursos financeiros para que o CAMAS funcione adequadamente, conforme deliberado no Tema 2 da XXIV Reunião de COLCO constante do Manual da AMAS (AMAS, 2019, p. II-38).

O Tema 36 da XX Reunião de COLCO, também constante no Manual da AMAS, estabelece os seguintes requisitos mínimos desejáveis a serem disponibilizados pela Marinha que exercerá o cargo de CAMAS: em relação aos recursos humanos, a disponibilidade dos Assessores, do Oficial de Operações, do Oficial de Ligação/Observador, de duas Praças (Suboficial/Sargento) experientes em CNTM, de uma Praça (Suboficial/Sargento) para o serviço de Secretaria e Comunicações e de uma Praça (Suboficial/Sargento) para serviços gerais; em relação aos recursos materiais, de uma sala de trabalho mobiliada para os Assessores, um auditório, uma sala de reuniões, uma sala para a secretaria e comunicações equipada e um alojamento com armários e banheiro privativo para os Assessores (AMAS, 2019, p. II-22).

Quanto aos serviços a serem prestados pela Marinha anfitriã, conforme Tema 2 da XXIV Reunião de COLCO, deverá haver apoio para impressão e encadernação, apoio de transporte, apoio de rancho, linhas telefônicas individuais, internet de livre acesso, recursos de informática como correio eletrônico institucional, assistência médica/odontológica e acesso às facilidades disponibilizadas pelo Clube Naval. Também deverá ser disponibilizado recurso financeiro para sediar e realizar eventos, tais como reuniões de crítica de exercícios de CNTM, conferências e eventos protocolares, além de passagens e diárias para participação em visitas operativas e missões no exterior (AMAS, 2019, p. II-38).

Para que tais requisitos sejam atendidos, algumas ações devem ser adotadas com antecedência visando, principalmente, a disponibilizar os recursos humanos e financeiros e realizar, caso necessário, alterações estruturais no CISMAR, em que está previsto o guarnecimento do Estado-Maior do CAMAS durante o período em que a MB estiver exercendo o cargo de Coordenador.

Criado a partir da estrutura física e organizacional do COMCONTRAM, por meio da alteração de denominação conforme Portaria 326/MB de 31 de outubro de 2018, o CISMAR manteve as tarefas atinentes ao CNTM e passou também a exercer tarefas interagências que, segundo a Doutrina Militar Naval:

Caracteriza-se pela interação das FA com outras agências, com a finalidade de conciliar interesses e coordenar esforços para a consecução de objetivos ou propósitos convergentes que atendam ao bem comum, evitando a duplicidade de ações, a dispersão de recursos e a divergência de soluções com eficiência, eficácia, efetividade e menores custos (BRASIL, 2017, p. 2-4).

Desde então o CISMAR passou a atuar de forma permanente e coordenada com o Departamento de Polícia Federal (DPF), Secretaria da Receita Federal do Brasil (SRFB), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e

Vias Navegáveis (CONPORTOS) e Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICM-Bio), conforme mencionado no Boletim de Ordens e Notícias (BONO) nº 925 de 29 de novembro de 2018.

Com a mudança, o CISMAR passou a produzir informações de interesse não só para a Autoridade Marítima e OM operativas responsáveis pela Segurança do Tráfego Aquaviário (STA), mas também para as agências governamentais com a finalidade de contribuir para a “prevenção e combate de crimes transnacionais por meio do compartilhamento de informações e consequentes ações de interoperabilidade entre todos os envolvidos.” (BRASIL, 2018b e BRASIL, 2018c).

Quanto à localização, o CISMAR permanece nas mesmas instalações utilizadas pelo COMCONTRAM, ou seja, no 6º andar do Edifício Almirante Tamandaré, dentro do Comando do 1º Distrito Naval. Foram realizadas algumas obras para atender às novas tarefas assumidas, tais como a criação de uma “Sala de Crises Interagências” e reformas dos banheiros para uso de funcionários das Agências que se integraram ao CISMAR. Também foram realizadas mudanças em alguns locais de trabalho, a fim de adequar a estrutura física da OM ao novo organograma estabelecido, tendo em vista a criação da “Seção de Relações Institucionais”.

Entretanto a OM apresenta deficiências concernentes ao espaço destinado à instalação de todas as estações de trabalho, bem como ao mobiliário existente. Ainda como COMCONTRAM, não havia estações de trabalho disponíveis para todos os militares de bordo, como por exemplo, para os Analistas de Inteligência do TM³⁸, que deveriam possuir um local específico para o melhor desempenho da função. Os quatro Analistas utilizam duas das estações de trabalho existentes no Centro de Controle do Tráfego Marítimo (CCTRAM).

³⁸ Foi autorizado pelo ComOpNav em 2018 a contratação de 03 Suboficiais da Reserva Remunerada da Marinha (SO-RM1) para realizarem Trabalho por Tempo Certo (TTC) como Analistas de Inteligência do TM no COMCONTRAM, visando a transformação da OM para CISMAR.

Porém cabe ressaltar que o efetivo de pessoal da OM é adequado, visto que o CCTRAM é guarnecido permanentemente, 24 horas por dia, todos os dias da semana. Ademais, o acréscimo de pessoas a bordo da OM, decorrente da integração com as agências governamentais, também pode dificultar a acomodação do Estado-Maior do CAMAS.

Outra questão a ser considerada é a segurança da informação, visto que os assuntos tratados com as agências governamentais podem possuir caráter sigiloso, não adequados ao conhecimento do pessoal do CAMAS, e vice-versa.

Quanto ao trabalho realizado pela OM, foram mantidas as tarefas do extinto COMCONTRAM, conforme mencionado anteriormente, dentre as quais se destacam o acompanhamento do tráfego aquaviário de interesse nacional nas AJB, a atuação como OM responsável pela atualização e disseminação da doutrina de CNTM e OM recebedora e retransmissora de denúncia de invasões nas áreas de segurança das plataformas de petróleo³⁹. Ademais, o CISMAR será responsável pelo cumprimento dos protocolos de trabalho que ainda estão sendo elaborados junto às agências governamentais, além de trabalhar com a doutrina NCAGS por meio da participação em fóruns e exercícios e da realização de cursos para militares da MB e de marinhas amigas.

Com a proximidade da passagem do cargo para a MB, as tratativas para definição do local de trabalho para o Estado-Maior do CAMAS foram sendo intensificadas, porém até o início do corrente ano, quando passei o cargo de CEM do CISMAR, o local não havia sido definido. Em princípio, foi cogitada a preparação de um local que ficaria dentro estrutura da OM. Todavia, caso a alteração fosse autorizada e implementada, acarretaria em novas mudanças estruturais para o aumento físico da OM, além de acarretar em mudança do local de trabalho da Subseção de Inteligência Operacional do ComOpNav, cuja parcela funciona

³⁹ Informações disponíveis na página eletrônica do CISMAR. Disponível em: <<http://cismar.mb/missao.php>>. Acesso em: 11 jul. 2019.

adjacente ao CISMAR. A criação desse local, possivelmente, atenderia às necessidades logísticas e administrativas do CAMAS, além de propiciar maior espaço ao CISMAR.

Também foi considerada a possibilidade de estabelecimento das estações de trabalho do Estado-Maior do CAMAS nas dependências da Subseção de Operações do ComOpNav, cujo Chefe exercerá o cargo de Coordenador. Provavelmente haveria a necessidade de realocação de pessoal daquela Subseção e pequenas alterações físicas na estrutura atualmente existente, que é consideravelmente maior do que o CISMAR. A vantagem dessa linha de ação seria a maior proximidade entre o Coordenador e seu Estado-Maior.

Outra solução seria a saída do CISMAR do Edifício Almirante Tamandaré. Tal possibilidade também tem sido assunto recorrente no âmbito do ComOpNav, porém depende de várias condicionantes, tais como o local, a disponibilidade de recursos financeiros e o interesse da Alta Administração Naval. Essa linha de ação dificilmente disponibilizaria a OM até março de 2020 para receber o Estado-Maior do CAMAS. Contudo, visando a futuros exercícios do cargo de Coordenador pela MB e ao atendimento da demanda de espaço atualmente existente no CISMAR, certamente a mudança da OM para outro local, fora do prédio onde atualmente funciona, seria adequada.

Além dessas possibilidades, outras soluções podem disponibilizar o ambiente adequado para o trabalho do Estado-Maior do CAMAS. Entretanto, independente do local a ser definido, algumas providências deverão ser adotadas com brevidade, tendo em vista a necessidade de alterações e/ou obras estruturais que demandam a disponibilidade de tempo e de recursos financeiros. Em especial, na recém-organizada estrutura do CISMAR, visto que as alterações realizadas em 2018 desmontaram as salas de trabalho anteriormente utilizadas pelos Assessores e Secretaria do CAMAS, não havendo, atualmente, outras salas de trabalho adequadas para tais finalidades.

4.2 Desafios e Perspectivas

Com cerca de 23.000 km de fronteiras, das quais 7.500 km são marítimas, o Brasil é um país de dimensões continentais, no qual a maior parte da população concentra-se até o limite de 200 km do litoral. De acordo com a Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos no Mar, a fase 2 da Proposta de Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira⁴⁰ tende a aumentar mais ainda a relevância da AJB para a economia do país, fato já descrito na DMN:

O Atlântico Sul perdura como uma das áreas de interesse prioritário para o Brasil, no que se refere, principalmente, ao comércio marítimo, à exploração e ao aproveitamento dos recursos do mar, aos levantamentos e pesquisas científicas, aos interesses de defesa e segurança, à Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) e à exploração científica da Antártica (BRASIL, 2017, p. VII).

Em situação semelhante, podem ser considerados os demais países-membros da AMAS, visto que grande parte das riquezas também estão localizadas no oceano, a exemplo do Brasil. Assim, o CAMAS também ganha relevância ao representar, há mais de 50 anos, um importante fórum, onde são rotineiramente discutidas estratégias marítimas com foco na segurança do TM de interesse.

Nesse contexto, a MB deverá estar preparada para assumir o cargo de CAMAS a partir de março de 2020. O primeiro desafio será o estabelecimento de um local adequado para o funcionamento do Estado-Maior do CAMAS. Conforme analisado no item anterior deste capítulo, a alteração de COMCONTRAM para CISMAR tornou a estrutura física e organizacional da OM incompatível com as demandas e requisitos do CAMAS. Tal assunto está sendo tratado atualmente no âmbito do ComOpNav e, tão logo o local seja definido,

⁴⁰ A fase 2 da Proposta, que se encontra de acordo com o de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC) instituído em 1989, com o propósito de estabelecer o limite exterior da nossa Plataforma Continental no seu enfoque jurídico, foi encaminhada em dezembro de 2018 à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>>. Acesso em: 23 jun 2019.

ações deverão ser desencadeadas, a fim de preparar a estrutura a tempo de ficar pronta até a passagem do cargo para a MB.

A implementação da doutrina NCAGS no âmbito do CAMAS também pode ser considerada um desafio. Conforme já mencionado, o CISMAR tem participado de fóruns e exercícios que a empregam e a têm disseminado por meio de cursos desde 2018, inclusive para militares de marinhas amigas. Apesar do conhecimento sobre a pretensão da MB de finalmente passar a empregá-la no âmbito do CAMAS, os demais países-membros ainda não estão suficientemente qualificados e preparados para utilizar a doutrina empregada pelos países signatários da OTAN.

A revisão das publicações relacionadas ao CAMAS também pode ser considerada um grande desafio. Desde os atentados terroristas de 2001 nos EUA, a doutrina de CNTM tem sido atualizada. Porém ainda carece de atualizações para torná-la eficiente e compatível com a conjuntura global atual, em que o TM é dinâmico, de alta tecnologia e fundamental para economia e desenvolvimento dos países, conforme uma das teorias de Alfred Thayer Mahan. Qualquer atraso no planejamento de viagem de um navio causado pelo cumprimento de procedimentos ultrapassados, ou inadequados, pode causar grandes prejuízos financeiros e, até mesmo, dependendo da carga transportada, desabastecimentos e consequentes transtornos econômicos e políticos.

Por fim, outro desafio será incrementar a Consciência Situacional Marítima nos países-membros da AMAS, a fim de tornar efetivos os procedimentos e medidas de CNTM e de NCAGS. Apesar de todo o esforço na constante atualização de procedimentos, com foco na segurança e defesa da LCM de interesse, o CAMAS certamente enfrentará dificuldades para cumprir suas tarefas em virtude das diferentes culturas, realidades políticas e econômicas distintas e outros interesses específicos e conjunturais.

Quanto às perspectivas, a situação econômica dos países-membros da AMAS pode influenciar diretamente na atuação de suas marinhas, no contexto da defesa das LCM de interesse do CAMAS. Segundo informações do site do Banco Mundial⁴¹, os quatro países possuem previsão de crescimento do PIB até 2021. Dessa forma, espera-se que haja um incremento no comércio marítimo e o conseqüente aumento na circulação de navios nas LCM de interesse.

Ademais, o crescimento econômico esperado poderá aumentar o protagonismo dos países-membros da AMAS no cenário mundial, em especial do Brasil, por possuir maior território, população e riquezas. As cooperações internacionais tornam-se cada vez mais importantes, visto que as capacidades militares individuais para a defesa simultânea das LCM de interesse são insuficientes. Nesse contexto, cabe uma maior aproximação, junto aos países localizados na costa oeste da África, que poderão contribuir para a segurança da navegação no Atlântico Sul.

Outra perspectiva será o possível aumento na quantidade de embarcações estrangeiras em busca dos recursos minerais e naturais existentes no Atlântico Sul. Tem sido recorrente a presença de embarcações realizando atividades de pesca ilegal nas águas jurisdicionais dos países-membros da AMAS, submetendo maior atuação da Autoridade Marítima em uma atividade considerada subsidiária.

As reservas petrolíferas que constituem o Pré-Sal e as que possivelmente estão localizadas na área conhecida como “Elevação do Rio Grande⁴²”, pertencente à fase 2 do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), poderão despertar o interesse de outros países. A dependência do petróleo produzido na região do Oriente Médio poderá ser reduzida em detrimento da produção petrolífera sul-americana, alterando a

⁴¹ Informações disponíveis em: <<https://datos.bancomundial.org/pais>>. Acesso em: 16 jun. 2019.

⁴² A Elevação do Rio Grande está submersa no Atlântico, além da Plataforma Continental brasileira, cuja profundidade mais rasa é de cerca de 1.000 metros, diferente da profundidade média das águas ao redor, de cerca de 4.000 metros (PAIVA, 2015, p. 195).

importância dos países-membros da AMAS no cenário mundial e contribuindo para o incremento de investimentos estrangeiros. O reflexo dessa alteração poderá ser percebido na movimentação do TM pelas LCM de interesse e na presença norte-americana e chinesa no território africano, em especial nos países da região do Golfo da Guiné, considerada dentro do entorno estratégico do CAMAS (PAIVA, 2015).

Ainda como perspectiva, deve ser considerado o aumento das ocorrências causadas pelas “novas ameaças”. Os atos de pirataria, roubo armado, transporte ilegal de pessoas e armas e o narcotráfico, observados com maior frequência na região do Golfo da Guiné, porém no interior do entorno estratégico do CAMAS, podem colocar em risco o TM de interesse e consequentes danos à economia e ao desenvolvimento dos países-membros da AMAS. Tal fato aumenta ainda mais a importância dessa cooperação internacional que depende do aprestamento das Marinhas e da conscientização marítima por parte dos governantes.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cooperação internacional estabelecida pelo CAMAS é considerada relevante pelo fato de ser, há mais de 50 anos, um importante fórum no qual são discutidos procedimentos e medidas de CNTM para a segurança do TM no âmbito do Atlântico Sul.

As águas jurisdicionais dos países localizados dentro do entorno estratégico do CAMAS, que podem ser consideradas equivalentes às do Brasil, são repletas de riquezas naturais e minerais que movimentam a economia dos países-membros da AMAS, além de serem utilizadas por grande parte do transporte mundial de cargas e pessoas. Apesar do avanço tecnológico nos meios de transporte terrestres e aéreos, a modalidade marítima continuará sendo a forma mais econômica para o comércio mundial, com perspectivas de aumento e investimentos, incluindo a construção e utilização de navios autônomos.

Ademais, o Atlântico Sul apresenta vantagem geoestratégica em relação aos demais oceanos pelos seguintes motivos: possuir grandes áreas com profundidades superiores a 5.500 metros, adequadas para a operação e permanência de submarinos nucleares; ser uma extensa área de navegação entre as regiões polares do planeta; pela existência de rotas marítimas relevantes para o TM mundial, tais como a menor distância entre a América do Sul e a África, conhecida por “Garganta Atlântica”, e as passagens no sul dos continentes sul-americano e africano, que interliga-o respectivamente aos oceanos Pacífico e Índico; e ainda pela presença de ilhas e arquipélagos considerados trampolins entre os continentes africano e sul-americano, que possibilitam a construção de instalações militares prestadoras de apoio logístico.

Nesse contexto, durante o exercício do cargo de CAMAS, a MB poderá contribuir para a defesa das LCM de interesse por meio de princípios estratégicos utilizados desde o

período dos navios à vela, tais como o controle e a negação do uso do mar por meio da dissuasão e da ação de presença.

Também poderá adotar medidas que, desde o período de paz, promovam a Consciência Situacional Marítima, como a realização de exercícios, adestramentos e eventos sobre a doutrina de CNTM, além de enfatizar a importância do compartilhamento de informações sobre o TM e a criação de sistemas de monitoramento capazes de prover um panorama de superfície adequado para a salvaguarda da vida humana no mar e a segurança do material.

Em situação de crise e/ou conflito armado, sendo o Comandante de Área Marítima, poderá atuar, quando necessário, para desviar o TM de áreas de risco, tendo o cuidado de interferir minimamente nos planejamentos de viagens, de modo a reduzir as consequências econômicas negativas ao comércio marítimo, característica fundamental da doutrina NCAGS.

As medidas e procedimentos para a defesa do TM interamericano estão estabelecidas no Plano CODEFTRAMI e são direcionadas aos países signatários, às Autoridades Nacionais do Transporte Marítimo, responsáveis pela interface entre as Autoridades Navais de CNTM, à comunidade marítima, às associações e comunidades pesqueiras e, sobretudo, à ORGACONTRAM, responsável pela efetividade do Plano, com base na situação tática vigente.

A defesa das LCM de interesse do CAMAS também pode ser alcançada ampliando a participação nas atividades de revitalização da ZOPACAS e participando dos esforços de desenvolvimento de centros nacionais e regionais de CNTM, principalmente na região do Golfo da Guiné. Tais atividades podem ser equiparadas às medidas estratégicas estabelecidas em um compêndio destinado aos Serviços Marítimos dos EUA, que se baseia em dois princípios fundamentais: a presença naval avançada e a cooperação internacional.

Entretanto algumas dificuldades vislumbradas devem ser resolvidas, iniciando pela definição de um local a ser disponibilizado para o Estado-Maior do Coordenador, visto que o CISMAR, diferente do extinto COMCONTRAM, não possui um lugar adequado devido às mudanças estruturais recentemente realizadas na OM e às novas tarefas assumidas decorrentes do trabalho interagências. Foram analisadas algumas possibilidades, porém haverá a necessidade de alterações e/ou obras estruturais que demandam da disponibilidade de tempo e recursos financeiros.

Também existem desafios a serem superados, como a atualização constante da doutrina de CNTM com foco nas “novas ameaças” ao TM e a implementação, no âmbito do CAMAS, da doutrina NCAGS. A eficiência dos procedimentos e medidas está diretamente relacionada à Consciência Situacional Marítima dos órgãos governamentais e civis envolvidos, os quais precisam colaborar com as Autoridades Marítimas dos países-membros da AMAS, a fim de tornar possível a defesa almejada nas LCM de interesse.

Ademais, a perspectiva de crescimento econômico decorrente da exploração das riquezas existentes na região do Atlântico Sul pode alterar o protagonismo mundial dos países-membros da AMAS, sobretudo do Brasil, devido ao interesse de países como os EUA e a China no petróleo produzido nas AJB. Tal mudança poderá acarretar um aumento substancial do TM nas LCM de interesse do CAMAS e, conseqüentemente, nas ocorrências causadas pelas “novas ameaças”, demandando prontidão e atuação enérgica por parte das Autoridades Marítimas e órgãos governamentais relacionados ao comércio marítimo.

Por fim, cabe ressaltar a importância do CAMAS para a segurança da navegação no Atlântico Sul, visto que possivelmente as capacidades militares individuais dos países-membros da AMAS são insuficientes para a defesa simultânea das LCM de interesse.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. **Alfred Thayer Mahan - O Homem**. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v.129, n. 04/06-abr/jun. 2009a.

_____. **Alfred Thayer Mahan - A História**. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 129, n. 7/9, jul./set. 2009b.

_____. **Alfred Thayer Mahan - Os princípios da estratégia naval**. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 129, n. 10/12-out/dez. 2009c.

_____. **Alfred Thayer Mahan e a geopolítica**. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v.130, n. 04/07, abr./jun. 2010.

AMAS. **Manual da Área Marítima do Atlântico Sul**, 2016. Disponível em <<http://www.coamas.org/Documentos/pdf/Publicaciones/MANUAL%20DEL%20AMAS%20ED.%202016%20PORTUGUES.pdf>>. Acesso em: 23 de Mai 2019.

BRASIL. **Estratégia Nacional de Defesa**. Senado Federal. Brasília, DF, 2018. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/diarios/BuscaDiario?codDiario=20903&paginaDireta=459#diario>>. Acesso em: 20 Mai 2019. Estratégia Nacional de Defesa (END), criada pelo Decreto Nº 6.703 de 18 de dezembro de 2008. Atualizada pelo Decreto Legislativo nº 179 de 14 dez. 2018.

_____. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Senado Federal. Brasília, DF, 2018a. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/diarios/BuscaDiario?codDiario=20903&paginaDireta=444#diario>>. Acesso em: 24 Mai 2019. Criado pela Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010, sendo aprovada a primeira edição pelo Decreto Legislativo Nº 373, de 2013. Foi atualizado pelo Decreto Legislativo nº 179 de 14 dez. 2018.

_____. Marinha do Brasil. Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha. **BONO Nº 925**. Rio de Janeiro. 2018b.

_____. **BONO Nº 971**. Rio de Janeiro. 2018c.

_____. Estado-Maior da Armada. **EMA-305: Doutrina Militar Naval**. Brasília, 2017.

_____. **EMA-322: O Posicionamento da Marinha do Brasil nos Principais Assuntos de Interesse Naval**. Brasília, 2017a.

_____. **Política Nacional de Defesa**. Senado Federal. Brasília, DF, 2018d. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/diarios/BuscaDiario?codDiario=20903&paginaDireta=444#diario>>. Acesso em: 20 Mai 2019. Política Nacional de Defesa (PND), criada pelo Decreto Nº 5.484 de 30 de junho de 2005. Atualizada pelo Decreto Legislativo nº 179 de 14 dez. 2018.

CASTRO, Therezinha de. **Atlântico Sul: geopolítica e geoestratégia**. Rio de Janeiro: ESG, 1996.

CIRM. Marinha do Brasil **Comissão Interministerial para Recursos do Mar**. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>>. Acesso em: 24 de Mai (2019).

CODEFTRAMI. **Plano para Coordenação da Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano**, 2011.

EIA, **US Energy Information Administration**. Disponível em <<https://www.eia.gov/beta/international/>>. Acesso em: 11 de Jun (2019).

EUA. America`s. **Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo do Século XXI**, 2015. Disponível em: <<https://www.navy.mil/local/maritime/CS21R-Portuguese.pdf>>. Acesso em: 11 de Jun 2019.

_____. **United States Fleet Forces Command**. Disponível em: <<https://www.public.navy.mil/usff/Pages/history.aspx>>. Acesso em: 10 de Jun (2019).

_____. **United States South Command**. Disponível em: <<https://www.southcom.mil/About/History/>>. Acesso em: 10 jun (2019).

FARIA, João Afonso Prado Maia de. **A Consciência Situacional Marítima (CSM) e a Marinha do Brasil**. Artigo publicado na Revista da Escola de Guerra Naval. n.18 Jun 2012.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. **Manual para Normalização de Publicações Técnico-Científicas**. 8. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007.

GONDIN, Roberto. Palestra “**A IMO e seu papel regulatório**.” proferida para o Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM) da Escola de Guerra Naval (EGN) em 16 de Abr 2019.

IMO. **International Maritime Organization**. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/ourwork/security/piracyarmedrobbery/guidance/documents/a.1025.pdf>>. Acesso em: 29 de Maio (2019).

ISS. **International Institute for Strategic Studies**. Disponível em: <<https://www.iiss.org/people/defence-and-military-analysis/eric-grove>>. Acesso em: 25 de Jul (2019).

JID. **Junta Interamericana de Defesa**. Disponível em: <http://www.jid.org/?page_id=2312&lang=pt>. Acesso em: 10 de Mai (2019).

JÚNIOR, Ilques Barbosa. **Palestra proferida para o Curso Superior de Defesa (CSD) da Escola Superior de Guerra (ESG)** em 12 de Mar 2019.

MAHAN, Alfred Thayer. **The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783**. Boston: Little Brown and Company, 1987.

NATO, North Atlantic Treaty Organization, 2016. **ATP 2(B), VOL. II: Naval Cooperation and Guidance for Shipping Manual (NCAGS), Guide to Owners, Operators, Masters and Officers**. Disponível em <[http://everyspec.com/NATO/NATO-ATP/download.php?spec=ATP-02\(B\)V-02.003984.PDF](http://everyspec.com/NATO/NATO-ATP/download.php?spec=ATP-02(B)V-02.003984.PDF)>. Acesso em: 05 de Jun 2019.

OEA. **Organização dos Estados Americanos**. Disponível em: <http://www.oas.org/pt/sobre/quem_somos.asp>. Acesso em: 30 de Mai 2019.

ONUBR. **Nações Unidas no Brasil**, 2016. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/transporte-maritimo-e-espinha-dorsal-da-economia-global-diz-onu-em-data-especial/>>. Acesso em: 16 de Mar 2019.

PAIVA, Luiz Eduardo Rocha. O Jogo do Poder na Faixa Atlântica do Entorno Estratégico Nacional e seus Reflexos Para a Defesa e Projeção do Brasil. In: GUELLER, Gilberto Fernando. GONZALES, Selma Lúcia de Moura. MELLO, Laerte Peotta de. **Amazônia e Atlântico Sul: desafios e perspectivas para a defesa no Brasil**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. 2015.

PTI-CNTM VOL. I (B). **Publicação Tática Interamericana de Controle Naval de Tráfego Marítimo**, 2018. Disponível em <[http://www.coamas.org/Documentos/pdf/Publicaciones/PTI%20CNTM%20Vol%20I%20\(B\)%20PORTUGUES.pdf](http://www.coamas.org/Documentos/pdf/Publicaciones/PTI%20CNTM%20Vol%20I%20(B)%20PORTUGUES.pdf)>. Acesso em: 23 de Mai 2019.

REIS, Reginaldo Gomes Garcia dos. A defesa hemisférica em crise: uma geopolítica do Atlântico. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. SCHURSTER, Karl. ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. **Atlântico – a história de um oceano**. Editora Civilização Brasileira, 2013. Cap. XV.

RODRIGUES, Rogerio Pinto Ferreira. Palestra proferida para o Curso Superior de Defesa (CSD) em 21 de Mar 2019.

SILVA, Antonio Ruy de Almeida. **As “novas ameaças” e a Marinha do Brasil**. Artigo publicado na Revista da Escola de Guerra Naval. n.7 Jun 2006.

TILL, Geoffrey. **Seapower: A Guide for the Twenty-First Century**. 2.ed. London & New York: Routledge, 2009.

TILL, Geoffrey. **Poder marítimo: questões relevantes e desafios**. Artigo publicado na Revista da Escola de Guerra Naval. n.7 Jun 2006.

UNCLOS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Disponível em: <https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf>. Acesso em: 29 de Mai 2019.

UNCTAD. **Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento**. Disponível em <<https://unctad.org/en/Pages/aboutus.aspx>>. Acesso em: 29 de Mai 2019.